

ÁREAS DE ACTIVACIÓN Y TRANSFORMACIÓN URBANA EN MILÁN

EL CASO DE CITYLIFE

Autor: Miguel Peña Menudo

DNI: 77848378-W

Tutor: Ignacio Capitán Carmona

Trabajo Fin de Grado - Grupo N

Grado en Fundamentos de la Arquitectura

Curso Académico 2018/2019

Escuela Técnica Superior de Arquitectura

Universidad de Sevilla



Agradecimientos

En primer lugar a mi tutor, Ignacio Capitán, por su ayuda y disposición durante el desarrollo del trabajo, arquitecto y profesor del que me encantaría seguir aprendiendo.

A las innumerables personas que me han acompañado durante estos años, especialmente a Pablo, compañero y amigo. Sin él todo hubiera sido más difícil.

A mi familia por su ayuda, cariño, apoyo y ánimo incansable, principalmente a mis padres, y sobretodo a mi madre, solo ella sabe lo duro que ha sido el camino.

Gracias.

RESUMEN

Este trabajo estudia las transformaciones urbanas de Milán en forma de grandes proyectos de activación urbana y sus consecuencias para el presente y el futuro de la ciudad, primero desde un marco teórico general, analizando el paisaje de dispersión de estas operaciones sobre el conjunto del territorio, para posteriormente centrarse en el caso de estudio del área CityLife que toma forma en el conocido barrio de la Fiera, buscando formar una visión crítica de los procesos resultantes.

A través de un estudio en línea con la cronología histórica del lugar, desde su aparición en las cartografías de la ciudad a partir del crecimiento y expansión de esta debido al efecto de la Revolución Industrial, y pasando por el análisis urbano y formal de las transformaciones acaecidas en el ámbito referido durante prácticamente cien años, desde su conformación como Plaza de Armas, su posterior conversión al recinto ferial que gran importancia tuvo para el desarrollo de la ciudad, hasta su desplazamiento hacia el exterior de esta con la llegada del nuevo milenio, dejando una superficie prácticamente sin vestigios de lo que fue y que sale a concurso internacional privado, obteniendo una serie de propuestas igualmente analizadas, para concluir sobre la idoneidad de estas, y en especial la resultante como ganadora y construida, tomándola como ejemplo fehaciente de la línea seguida de transformación y cambio en la estructura urbana de Milán.

Palabras clave: Activación urbana, Fiera Milano, transformación, trazado histórico, megaoperaciones, CityLife.

ABSTRACT

This work studies the urban transformations of Milan in the form of large projects of urban activation projects and their consequences for the present and the future of the city, first at all from a general theoretical framework, analyzing the landscape of dispersion of these operations over the whole territory with the aim to focus on the study case of the CityLife Area that takes shape in the well-known neighborhood of "Fiera" looking for to form a critical vision of the resulting processes.

Through a study in line with the historical chronology of the place, from its appearance in the cartographies of the city due to the growth and expansion of because the effect of the Industrial Revolution, and through the urban and formal analysis of the transformations occurred in the field referred to for almost a hundred years, from its conformation as Barrack Square, its subsequent conversion to the fairgrounds that had great importance for the development of the city, until its displacement to the outside within the arrival of the new millennium, leaving a surface practically without vestige of what it was which goes out to private international contest, obtaining a series of proposals equally analyzed, to conclude on the suitability of these, and especially the resulting one like winning and constructed, taking it as an authentic example of the line followed by transformation and change in the urban structure of Milan.

Keywords: Urban activation, Fiera Milano, transformation, historical layout, mega-operations, CityLife.

ÍNDICE

1. Introducción	
1.1. Relevancia y motivación	06
1.2. Delimitación del ámbito de estudio	07
1.3. Objetivos	08
1.4. Metodología.....	09
1.5. Estado del arte	10
2. Contextualización de las áreas de activación. Marco general	12
2.1. Milán en el territorio	12
2.2. Crecimiento urbano. Aceleración frente al movimiento lento	13
2.3. Grandes operaciones. Paisaje de la ciudad actual	20
3. Evolución histórica de la ciudad. Forma urbana: Origen y transformación	27
4. Estudio del caso "CityLife" y su entorno urbano	33
4.1. Aparición de la zona CityLife (<i>Nuova Piazza d'Armi</i>)	33
4.2. Piazza d'Armi y Exposición Universal 1906	40
4.3. Fiera Campionaria y FieraMilano City	44
4.4. Recalificación y concurso. Estudio de propuestas seleccionadas	58
4.5 CityLife, proyecto y realidad	73
5. Conclusiones	76
6. Bibliografía y anexos	78

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Relevancia y motivación

La estancia del autor durante un largo periodo en la ciudad le ha permitido observar y conocer de primera mano las operaciones urbanas realizadas con anterioridad, así como las que se encuentran en su fase de proyecto y construcción.

Muchas de ellas se encuentran en un marco lejano al centro histórico, producto de renovación de espacios industriales y su recalificación para hacer de ellos un uso residencial, desarrollándose macroproyectos arquitectónicos-urbanísticos que los residentes han ido poblando. Sin embargo, otras surgen como oportunidad en el centro de la ciudad, siendo las más relevantes y con de mayor impacto en el paisaje de esta, y siempre con un gran potencial económico de ámbito privado como telón de fondo.

Con ello, surge una actitud crítica hacia estas operaciones, poniendo en crisis el modelo actual de conformación de la ciudad, que según apuntan los autores Bottini y Gibelli en 2012 sufre un “desarrollo desregulado, respaldado por las reformas aprobadas por la Región de Lombardía, que han permitido que cualquier actividad urbana se pueda localizar prácticamente en cualquier lugar” generando una serie de impactos que deben ser analizados, no solo como actuación local, sino como una forma general de hacer ciudad.

El caso del área CityLife, elegido como ámbito de estudio, es una de las operaciones de estas características, siendo una de las más emblemáticas de la ciudad junto al proyecto de Porta Nuova-Garibaldi, por lo que la relevancia a nivel arquitectónico-urbanístico no pasa desapercibida en la ciudad, y a través de su propia naturaleza podemos encontrar ejemplos similares en otros lugares del mundo.

Es, por tanto, un proceso de actualidad en el que intervienen una gran cantidad de factores procedentes de los distintos ámbitos que conforman nuestra realidad urbana y social, por lo que mediante el ejemplo podremos acercarnos a la problemática suscitada y obtener una visión global a partir de ella sobre lo que sucede en Milán respecto a los grandes núcleos de activación propuestos y construidos.

La motivación de realizar este trabajo de investigación surge de la propia experiencia del autor en el hacer uso de los espacios y volúmenes construidos en estas operaciones de urbanas, contextualizándolo con la identidad de la ciudad y la que esta trata de proyectar de sí misma al exterior, para tratar de analizar qué valores arquitectónicos podrían aportar y como son los impactos urbanísticos que generan y son vertidos sobre la población local y sus visitantes.

1.2. Delimitación del ámbito de estudio

El área de desarrollo será, como se ha mencionado anteriormente, la zona donde se ubica el proyecto CityLife y su entorno inmediato (antigua zona FieraMilano City). Esta decisión corresponde a varios elementos que hacen interesante su estudio.

El área elegida es, sin duda, un punto emblemático para la ciudad, tanto por su forma como por los procedimientos urbanísticos que han permitido su materialización. Del mismo modo, es el área de recuperación de zonas abandonadas más conocida y comentada en Milán (Andreola, F. 2011), ahora convertida en un activador urbano.

No obstante, el acercamiento a este gran proyecto (aún en fase de construcción cercano a su finalización) arrojará luz al modelo en el que la ciudad se viene convirtiendo y tomando forma en las últimas décadas, una vez gran parte de la superficie dedicada a la industria se haya desplazado a áreas más lejanas o incluso países extranjeros, siendo ejemplo de un plan regulador obsoleto que permite las grandes operaciones privadas en casi cualquier espacio de la ciudad, por lo que servirá como elemento.

Sin embargo, lo que diferencia a esta intervención de las demás es su contexto, pues la renovación del espacio en el que se ubica ha sido progresiva desde que apareciera el contorno de este por primera vez sobre un plano en el año 1888.

Durante más de 130 años, la manzana que ocupa la actual CityLife ha sido la misma en su perímetro, pese a que apareció como si fuere un sello en un territorio vacío a extramuros de la ciudad y esta la haya absorbido con su exponencial crecimiento, albergando diversas funciones y eventos que la hacen hoy un lugar reseñable y más destacado, si cabe, en el tejido urbano de Milán.

1.3. Objetivos

El objetivo principal de este trabajo será el de formar una visión crítica respecto a los procesos de transformación urbana que surgen en Milán, mediante el acercamiento a un caso concreto. Con ello, se pretende examinar y analizar las características que dan lugar a la ejecución de millonarios proyectos arquitectónicos, con el fin de mostrar si los impactos que generan en la ciudad son positivos o negativos para esta y sus habitantes.

Para tal resultado se buscarán distintos objetivos menores que serán cruciales para el desarrollo de la globalidad de las conclusiones consacadas de la investigación, siendo dependiente los unos de los otros.

El primero será llegar a conocer cómo y por qué surgen este tipo de operaciones en la ciudad, desde un marco teórico con la situación actual de esta pudiéndolas comprar con fenómenos similares entre sí, así como conocer la historia del área a estudiar, conocer su forma, transformaciones y evolución tanto propias como en una escala urbana.

Tras llegar a ello, el segundo objetivo será plantear un escenario de duda sobre el que cuestionar las correcciones que podrían darse, o haberse dado, en el proyecto objeto del ámbito de estudio para la mejora, o implementación de este, de cara a conformar una ciudad de mayor calidad en su relación arquitectónica social y urbanística.

Como resumen, la investigación será una guía para la conformación de un punto de vista crítico acerca del modelo de actuación en la ciudad actual, que si bien se basa en un mega-proyecto concreto, escogido por sus características que lo hacen realmente relevante, puede volcarse sobre los demás existentes o incluso servir como anticipo para los venideros.

Estas cuestiones deberán verse recogidas en las conclusiones dispuestas como cierre del trabajo.



Figura 1: Fotografía del skyline de Milán desde la cubierta de la catedral. Tomada por el autor

1.4. Metodología

Para la consecución de los objetivos anteriormente marcados será indispensable seguir una metodología que permita asentar y centrar el desarrollo del trabajo, así como expresarlo en su forma y contenido.

En primer lugar, una vez habiendo realizado el trabajo de campo indispensable para generar un punto de vista crítico sobre aspectos de este de primera mano, será necesario investigar el contexto en el que se desenvuelve la problemática a estudiar.

Así, situaremos a la ciudad de Milán en el territorio, tanto en los aspectos físicos como los sociales, económicos, políticos y urbanos que abarcan la conformación de esta.

Para obtener una visión más completa del desarrollo de las transformaciones urbanas que se vienen realizando, será importante hacer un repaso histórico-urbanístico que permita contextualizar los modelos generados, para ello se realizará una breve ojeada a la historia del trazado urbano.

A partir de ello, se centrará la investigación en el ámbito de estudio, generando una línea evolutiva sobre su desarrollo formal y programático, desde su aparición hasta el día de hoy, apoyado en su contexto urbano inmediato.

Conociendo su historia, las marcas que permanecen y desaparecen en el territorio, aquellas que se han mantenido y su configuración general, se analizarán las propuestas seleccionadas en el concurso público celebrado tras la recalificación para la realización de una propuesta ganadora.

Tras ello, podrán generarse las conclusiones del trabajo, por lo que la línea sistemática se desarrollará de la siguiente manera:

1. Búsqueda bibliográfica:

- a. Búsqueda de datos, recopilación de información escrita a través de servicios informáticos y bibliotecas.
- b. Lectura de libros, artículos académicos, "papers" y tesis relevantes para la investigación.

2. Búsqueda documental:

- a. Recopilación de la cartografía histórica y actual necesaria para el desarrollo del trabajo.
- b. Recopilación de aquellos documentos gráficos que apoyen la investigación (fotografías realizadas y descargadas, dibujos, esquemas, planos)

3. Análisis conceptual:

- a. Selección de datos y documentos gráficos relevantes sobre la ciudad en general y el caso de estudio en particular.

4. Síntesis y desarrollo del cuerpo del trabajo:

a. Resumen y redacción de la información más relevante

5. Generación de conclusiones.

1.5. Estado del arte

La ciudad de Milán ha experimentado en las últimas décadas un intenso desarrollo urbano, viéndose envuelta en una espiral de frenético crecimiento durante los últimos 30 años, que, aunque se dirige a agotar las superficies libres disponibles en su área metropolitana, continúa alimentándose y encontrando diversas oportunidades que le permiten continuar con la línea de crecimiento trazada hasta nuestros días (Memo, F. 2016).

Existe una amplia base literaria sobre la que apoyar este documento, pues el caso de Milán no es indiferente por la magnitud y la complejidad de los temas tratados, que pueden verse estudiados desde los distintos ámbitos que conforman la realidad de la ciudad en todos sus estratos.

Muchos autores alaban el modelo de ciudad seguido por los planes municipales en las últimas décadas, especialmente en base a los grandes números, que, en un espectro económico y financiero, registra la ciudad, sin embargo, otros tantos siembran la duda sobre este.

Especialmente en el ámbito de la arquitectura y el urbanismo, temas que son o debieran ser capitales en la ciudad y todos los actores que la forman, se pone un interrogante entorno a la herencia de su crecimiento, así como a las fórmulas actuales de hacer ciudad.

En un lugar en el que las transformaciones urbanas, que cuentan con el altavoz de los representantes locales como ejemplo de prosperidad y modernidad, y que son promovidas y financiadas por agentes privados, se numeran por grandes fragmentos dispersos esparcidos en la superficie sin una línea argumental que los una e identifique, son muchos los que se cuestionan la viabilidad en el marco social-arquitectónico y los beneficios y perjuicios que estos impactos generan en Milán.

Poniendo el centro de atención en el caso de estudio, es inevitable encontrar puntos de vista opuestos debido a su gran dimensión tanto física como intelectual, no obstante, y como ocurre a nivel general, las visiones se centran en los números y políticas dejando de lado la arquitectura, pese a ser una problemática en la que la arquitectura debe estar en primera línea a todos los niveles.

Así, poco se comenta entorno a la calidad de los espacios proyectados y sus usos por los habitantes y turistas que visitan la ciudad más allá de los partidistas bailes de cifras, ni tampoco de las soluciones o problemas que la propia arquitectura genera y como estos pudieran haber sido apaliados o incrementados en el caso de ser un balance positivo.

Parece que la arquitectura suscita poco interés en una ciudad en la que, por mucho que se insista, no todo son cifras económicas, de modo que se plantea una oportunidad interesante de estudiar un caso de estudio y su evolución en el tiempo a través de la arquitectura y el urbanismo.

No obstante, será necesario apoyarse en los temas adyacentes comentados y que envuelven toda la casuística a desarrollar, especialmente en un marco general y contextual, que nos permitirá conocer autores especializados en distintos ámbitos académicos y su posicionamiento para confrontar la crítica necesaria que debiera realizarse.

2. CONTEXTUALIZACIÓN DE LAS ÁREAS DE ACTIVACIÓN. MARCO GENERAL

2.1. Milán en el territorio

Situada a los pies de los Alpes en la llanura lombarda, entre los ríos Tessino y Adda, ambos afluentes del Po, de origen celta y tomada por los romanos, la ciudad de Milán ha sido históricamente la puerta de Italia al continente europeo.

Debido a su centralidad entre las portuarias ciudades de Génova y Venecia, así como la cercanía a la frontera con los países adyacentes, esta localidad ha gozado de un gran desarrollo económico en base a las operaciones mercantiles, acrecentado y multiplicado a partir de la revolución industrial, que aún hoy la ubican como en una de las ciudades más ricas e influyentes de Europa.

Así, siendo la capital de la mayor área metropolitana del país con 1575,65 km² de superficie y una población entorno a los cuatro millones y medio de habitantes (DeBellis, Y. et al, 2015) tan solo superado por Roma, se ha conformado como el motor económico de Italia, y, por tanto, una de las ciudades más importantes en el panorama continental.

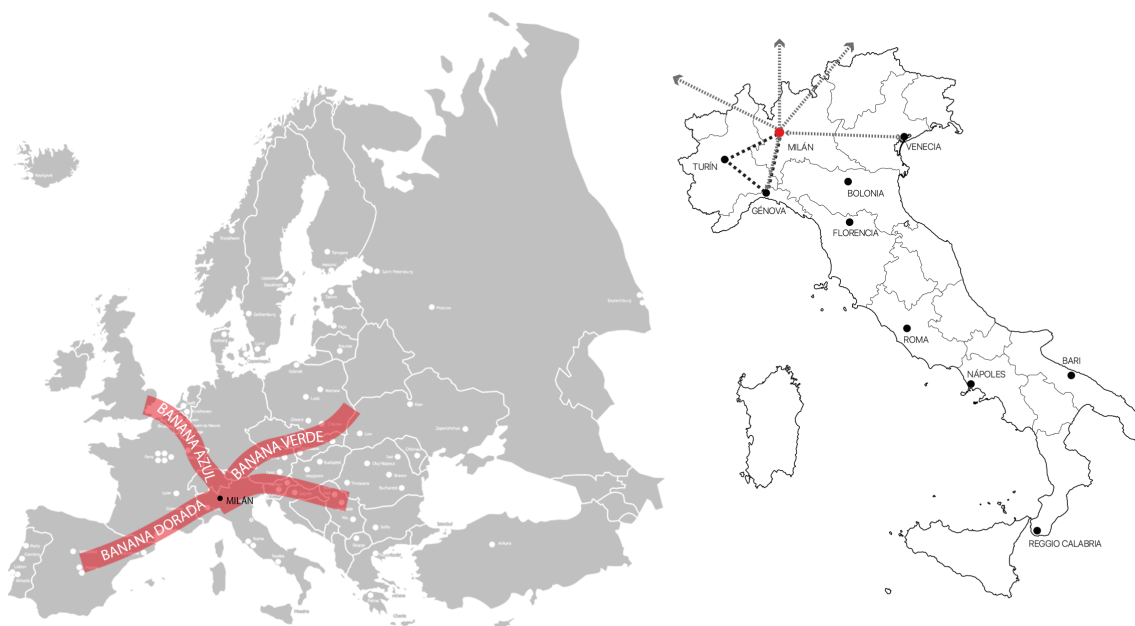


Figura 2: Situación en Europa e Italia. Realizado por el autor

Bajo estas premisas, Milán es conocida internacionalmente como una de las capitales de la moda junto con ciudades de la talla de Nueva York, Londres o París, así como se muestra realmente influyente en la industria del diseño y el mundo editorial.

Los motivos para ello corresponden a diversos factores, pero sin duda se antoja reseñable su posición estratégica tanto en Italia, como en el continente, formando parte inicial del eje de la

“Blue banana” o Megalópolis europea, como se muestra en la figura 2, que llega hasta Londres en la que se produce una alta concentración de ciudades con mayores concentraciones de habitantes, infraestructuras económicas e industriales (Hospers G., 2002)

Este término fue acuñado por un grupo de geógrafos denominado “RECLUS” con la dirección de Roger Brunet para una extensa zona en la que “aunque el territorio europeo parece estar unificado solo por su diversidad, [...] todavía es posible detectar áreas económicas, que van desde Londres a través del Benelux y el Rin hasta Milán” (Ibid.1). Este eje, por tanto, se ha identificado a menudo como el área que tradicionalmente ha mostrado el mayor potencial de desarrollo en la economía europea.

Como se ha comentado, es realmente significativo conectado con la descripción anteriormente dispuesta de la ciudad sobre el territorio, y aunque el estudio es relativamente reciente, en el periodo en el que la modernidad se habría pasado, según otros autores, este fenómeno puede verse reflejado históricamente.

Según apunta Heidenreich, M. en 1998, este eje marcado en la figura 2 podría remontarse a épocas medievales o incluso romanas, en las que se marca las rutas comerciales entre los Alpes y el Rin, así como entre las fronteras de la Europa romana-católica y germano-protestante.

Incluso, es interesante observar como la Revolución Industrial se extendió por toda Europa a través de esta línea, siendo este un hecho fundamental en la historia de Milán y su conformación urbana, por lo que más adelante será comentado con detenimiento.

En cualquier caso, la “Blue banana” muestra cómo las estructuras a largo plazo pueden seguir siendo importantes hasta nuestros días. (Ibid. 12)

Por otro lado, a partir de la aceptación de esta terminología, surgen otras teorías análogas como pudieran ser la Banana dorada o “Sunbelt” o la más recientemente la Banana verde. Esta primera haría referencia a las áreas de las costas mediterráneas españolas, francesas e italianas en las que primarían otros ámbitos de actividad como las tecnologías de información y comunicación, así como grandes y poblados destinos turísticos.

De la misma forma se encontraría el último eje señalado, en el que se observan realidades de similares características desde Centro-Europa introduciéndose en Europa del Este. Así, vemos que la posición de Milán en el mapa se encuentra en un punto cercano a la confluencia de estas corrientes geopolíticas y económicas, siendo un escenario propicio para la prosperidad de la ciudad.

Dentro de Italia encontramos la zona septentrional, configurado por las regiones que comúnmente se entienden por el norte del país. Estas son las más desarrolladas y productivas del país, y en la que se conforma un triángulo entre las ciudades de Milán, Turín y Génova debido a su alta industrialización tras la Revolución Industrial.

La capital lombarda es la que más protagonismo ha tenido, sin embargo, toda esta región tiene representa prácticamente el 60% de la economía italiana con menos de la mitad de población y superficie, así como el PIB per cápita más altos de Europa (Balducci, A., Checchi, D., 2009).

Milán es el centro de las actividades industriales y la riqueza en Italia. Alrededor de la tercera parte del PIB nacional se produce en la ciudad y su área metropolitana, siendo es uno de los motores económicos más fuertes de Europa.

La ciudad sirve como centro de servicio nacional e internacional (Mondari, B., 2005). Sin embargo, detrás de esta prosperidad económica, también es un problema de equilibrio social, entorno de la vida urbana e identidad cultural.

Para entender el contexto del proyecto CityLife, sobre el que versará el caso de estudio en este trabajo, en el que se inició su preparación en la década de 1990 y comenzó su ejecución en el año 2003, la transformación de la ciudad hasta ese momento es especialmente relevante.



Figura 3: Lombardía. Realizado por el autor

Si nos fijamos en la imagen de la figura 3 en la que se muestra un esquema de la región de Lombardía, y sabiendo que su población es de entorno a los nueve millones de habitantes, la mitad se concentra en el área metropolitana de la ciudad (zona punteada en la figura).

Esta, con un crecimiento exponencial en las últimas décadas, ha ido acercándose a los municipios cercanos que tendrán un importante papel en la ciudad actual, como podría ser el caso de Rho-Pero, en el que se ubica el nuevo espacio ferial (antes ubicado en el área de estudio) y junto al lugar donde se celebró la Exposición Internacional de 2015, siendo sin duda una declaración de intenciones.

Del mismo modo, ejercerá como punto central entre los destacados municipios de Como y Lecco, lugares de gran afluencia turística debido a su privilegiada situación y las localidades de relevancia histórica de Pavia así como Piacenza, perteneciente esta a la región de Emilia-Romagna haciendo frontera con Lombardía.

Igualmente tendrá una influencia directa en las ciudades de menor calado como Bérgamo, Brescia, Cremona o Mantova, ejerciendo ,así, como potente capital que se despliega más allá de sus límites físicos.

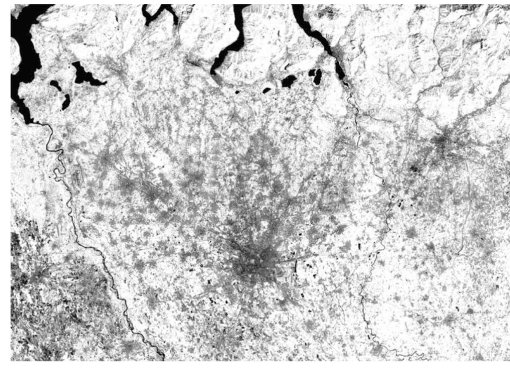
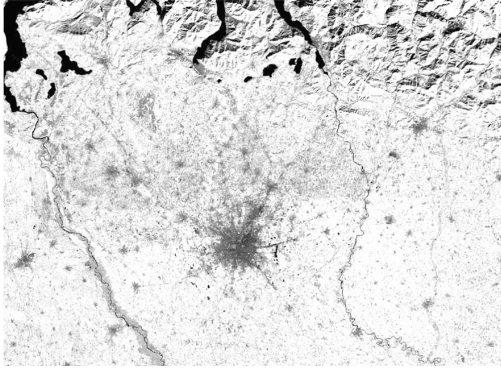
2.2. Crecimiento urbano. Aceleración frente al movimiento lento

Centro de la creatividad y de la innovación, dinámica y eficiente, parece ser una ciudad que ha conseguido imponerse, a priori sin grandes apreturas, a los impactos que generaron el declive económico y demográfico que desde la década de los setenta ha afectado muchas ciudades y regiones urbanas de antigua y fuerte industrialización, manteniéndose sólidamente en un puesto alta de la jerarquía urbana europea (Bottini, F., Gibelli, M.C., 2012).

Según apuntó el arquitecto italiano Federico Oliva en el año 2000: "el proceso de transformación urbana en Italia se caracteriza por dos elementos de fondo: el progresivo descenso de la demografía positiva, que caracterizó al país desde el inicio de la industrialización y sufrió una aceleración radical en la segunda mitad del siglo XX; y la radical evolución del sistema productivo , con el desarrollo del sector terciario y la fuerte disminución ocupacional y productiva de los sectores más tradicionales".

Desde la década de 1970, Milán experimentó un fuerte descenso en el sector industrial, momento en el que hubo miedo a perder el estatus de motor de la economía global.

Como sucedió en otras grandes ciudades, el desmantelamiento de los espacios de fabricación para trasladarlos a otros puntos más alejados de la ciudad, o su desaparición para extenderse a países lejanos donde la mano de obra barata significaría un alto beneficio para las empresas, llevó entre los años setenta y el nuevo milenio a un descenso significativo del número de industrias



Figuras 4 y 5: Lombardía en 1971 y 2001. Imagen satélite. Fuente: Balducci, A., Checchi, D., 2009

Parecía ser un punto en el que el panorama cambiaba drásticamente y el futuro sería incierto, sin embargo, en ese mismo periodo el sector de servicios aumentó a más de un 150% (Foot, J., 2001).

A pesar de la reducción general de la industria, el sector de la construcción creció un tercio a la misma vez, lo que implica la apertura a un mercado de desarrollo de tierras en las que cambian su uso y explotación por completo de modo frenético.

Observando las figuras 4 y 5 arriba expuestas, se visualiza claramente el crecimiento exponencial que tuvo la ciudad y su área metropolitana. Los puntos de mayor concentración dispersos en la totalidad del territorio parecen unirse mediante la aparición de sucesivos lugares donde se registra una alta densidad creando una imagen final donde es difícil delimitar poblaciones más allá de los límites políticos que podamos conocer.

Esto da lugar a un sistema de planificación de la ciudad de Milán organizado jerárquicamente en tres niveles: regional (planes territoriales), provincial (planes fuera de los límites municipales) y municipal (planes de planificación general o planes regulatorios generales). Este sistema de planificación trata igualmente las áreas protegidas a nivel regional. Hasta ahora, estos enfoques no siempre eran sinérgicos (DeBellis, Y., et al, 2015).

Milán superó los desafíos económicos planteados, no solo a través de un cambio estructural, sino también a través de un proceso de fraccionamiento, así como el revelador dato del creciente número de empresas.

El cambio estructural desde el sector industrial hacia el de servicios y la fragmentación tuvo un gran impacto (Balducci, A., Checchi, D., 2009), no solo en el ámbito económico, en la cantidad de elementos y medios que serían los encargados de tomar decisiones.



Figuras 6 y 7: Crecimiento urbano e interurbano entre 1950 y 2000. Elaborado por autor.

La descentralización que ello conllevó, surgió tanto arquitectónicamente en el entorno urbano construido, así como en el cambio de la distribución de la población en y alrededor de la provincia de Milán.

Con la rápida expansión urbana en la periferia, la ciudad de Milán perdió más del aproximadamente un tercio de la población residente, en aras de ocupar los nuevos núcleos urbanos que se empezaban a dar, aunque la inmigración, especialmente extranjera, produjo un amortiguamiento de este fenómeno.

Este proceso explica el evidente impacto producido en el paisaje general de la urbe, pues los costes de la vivienda en la ciudad aumentaron significativamente, como ocurre en casos de similares características.

A su vez produjo un uso intensivo del automóvil privado para enlazar las diferentes partes de la ciudad, conectadas con autopistas enredadas, sin una estructura compacta y orientada al tránsito en la región metropolitana, mientras el transporte público, especialmente el ferrocarril, aún era deficiente por el gran aumento residencial.

Entendemos así un profundo cambio a nivel económico-urbano y social acaecido en un periodo de tiempo escaso en comparación con el modelo histórico de la ciudad y su desarrollo.

Por ende, encontraremos un nuevo tablero de juego en el que otros aspectos antes no considerados habrían de tenerse en cuenta para encontrar el equilibrio y la eficiencia, no solo a nivel municipal, sino regional, viéndose envueltos en ello más actores de los que en su momento habría.

Así, la ciudad ha ido comiendo terreno a los asentamientos concentrados externos, con lo que esta se entiende no solo como un municipio en sí, sino como a todas ellos que la red metropolitana compone, fuera de sus propias fronteras administrativas, bajo una red de sistemas "de conexiones flexibles y plurales, en el tiempo y en el espacio" (Fedeli, V., 2012).

De este modo se ha concebido una ciudad nueva en muchos de sus elementos que la conforman, así como distinta de la típica ciudad europea generada únicamente entorno al casco histórico que les da vida, mostrando características inherentes propias y parecidas a otras grandes ciudades contemporáneas localizadas principalmente en Europa.

Sin embargo, el gran ámbito físico y político que abarca, ha sufrido las evoluciones dadas con la sombra de la influencia en sus procesos, haciendo que cambien las formas y funciones, habitantes y usos, amén de las políticas, presentando aún "características, potencialidades y problemas típicos de una ciudad histórica europea en la cual se ha dado respuesta solamente en parte a las grandes transformaciones que se han producido en las últimas décadas." (Ibdi. 319.)

La descentralización, como hemos comentado, surge en las dimensiones de desarrollo económico, social y urbano en las últimas décadas, generando complicaciones indeterminadas para el progreso y las condiciones de habitabilidad actuales de Milán.

Uno de los actores fundamentales en este proceso es el PRG o "Piano regolatore generale" (Plan regulador general) que como su nombre indica es el instrumento urbanístico que regula la planificación de los municipios en Italia.

Se ha escrito mucho sobre este tema por la su relevancia en el territorio que compete, y tras analizar su funcionamiento y compararlo con su homónimo español, el PGOU, entiendo que es un instrumento rígido en su aplicación y difícil en su ejecución ya que está aún hoy basado en la técnica de la expropiación como fruto de la, hasta hace poco, ley vigente aprobada en 1942.

Teniendo en cuenta el telón de fondo de esta parte del trabajo en el que analizamos el rápido y frenético crecimiento urbano producido en Milán y su área metropolitana a partir de los años 50, apenas menos de una década de diferencia con la aprobación del PRG y en un contexto muy marcado como los tiempos posteriores a la Segunda Guerra Mundial, este instrumento se antoja como muy eficiente y eficaz.

Considerando que sus primeras aplicaciones correspondían a nuevos suelos ubicados en extensiones de tierras baldías y agrícolas, la rigidez de su forma en la que los grandes sectores eran detallados posteriormente con otros planes, el beneficio podría ser evidente.

La fuerte y extensa expansión producida no es un mero desbordamiento de la ciudad consolidada, en las que comienzan a primar otras necesidades y se ve abocada al crecimiento, en este caso, desmedido, sino que forma parte de un cambio a nivel interurbano, en el que Milán se convierte en el centro de una red de núcleos preexistentes, generando una profunda transformación a escala territorial.

Ya durante los años 70 se produjeron adiciones y ajustes, creando un escenario más incierto y confuso, en el que se muestra un desgaste en los propios criterios técnicos que, con la legislación de planificación urbana de 1942, estaban anclados en la cultura moderna de planificación urbana.

Comienzan a producirse de este modo ciertas variantes a las propuestas del PRG anteriormente, en el que se combinan con planes de zona para viviendas sociales de baja renta, surgen los planes para zonas de producción, así como planes detallados para centros históricos (Gabellini, P. 2008).

La planificación urbana comienza a llenarse de herramientas reguladoras con sus propios procedimientos, generando a su vez una mayor dificultad para formar y fomentar el equilibrio necesario entre las distintas zonas y funciones.

De esta forma, hoy en día se apunta a que el PRG tiene un funcionamiento óptimo en la ciudad ya consolidada, pero no así para la transformación urbana que es parte de la problemática que se trata de evidenciar, ya que se crea un marco de mala regulación, o simplemente de desregulación.

Así, vemos una frontera ubicada entre los años 80 en los que se empieza a unir el crecimiento en áreas a las afueras del núcleo urbano, y las transformaciones necesarias en este, siendo las tendencias distintas pero destinadas a encontrarse.

Como apunta Valeria Fedeli en 2012: *"Las consecuencias de estos procesos son numerosas, pero es importante evidenciar cómo los desafíos que estas transformaciones han producido y los procesos que los municipios han tenido que enfrentar han modificado radicalmente la relación entre los habitantes de Milán y los de los otros municipios, haciéndolos a todos "ciudadanos"."*

Al mismo tiempo, los paisajes de la ciudad y de la región urbana se han vuelto parecidos y, sin embargo, diferentes, como también las agendas locales, las políticas y los proyectos urbanos."

Toda esta casuística generada supone la creación de un nuevo marco contextual en el que

los nuevos modelos urbanos planteados para la ciudad, tanto la "nueva" como la consolidada tendrán que hacer frente a las transformaciones necesarias y necesitadas bajo la sombra de la influencia de los poderes políticos, que marcarán el ritmo de estos procesos, y que sin duda, es una pérdida para los valores propios de la arquitectura y el urbanismo.

Con ello, lo que podemos entender como la "ciudad" en sí de Milán, es donde se reproducen las presiones que tratan de dar respuestas y soluciones a los problemas que esta misma, en su proceso constructivo, ha generado. Del mismo modo que la sociedad significa el modelo de hacer ciudad, "estas han sido objeto de experimentación, de innovación, de fracasos, de conflictos, de nuevas formas de tratar los problemas públicos" (Ibid. p.326).

2.3. Grandes operaciones. Paisaje de la ciudad actual

Un simple paseo por la ciudad servirá para darse cuenta que esta es diferente al resto de las que uno puede visitar en el país transalpino. Alejada del romanticismo que siempre se nos ha vendido a través del séptimo arte, Milán es una ciudad diversa, dinámica, funcional que cuenta con un ritmo de vida frenético, expresado en un conocido dicho entre los residentes "Chi va piano non è di Milano" (Quien va lento no es de Milán).

Entre la tradición y la innovación, la ciudad se mueve en un terreno difuso en el que trata de encontrar su propio sello identificativo, pues sin ser una ciudad "italiana" mantiene suficientes evidencias formales y tipológicas para serlo, mientras que el afán por buscar la modernidad tratando de asimilarse a la ciudad desarrollada centroeuropea y grandes capitales recae en grandes



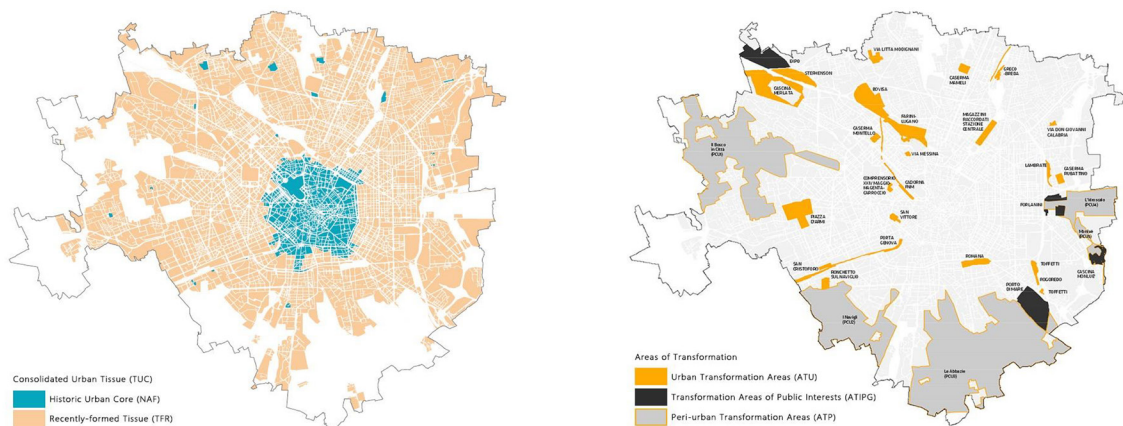
Figura 8: Zonas industriales abandonadas (1990). Elaborado por autor.

operaciones y mega-proyectos gran calado, que como versa el dicho anterior, pecan del tiempo suficiente necesario para realizar una buena intervención arquitectónica-urbanística, siendo una ciudad que casi se transforma por impulsos y que por ende, acaba siendo eternamente inconclusa.

Con el estancamiento demográfico parece haber concluido el extenso proceso de expansión iniciado con la industrialización (Oliva, F., 2000) comentado en el capítulo anterior, por lo que en los años 90 se entra en una nueva fase, en la fase de renovación estructural de la ciudad y sus componentes.

Algunas de las consecuencias de las transformaciones antes comentadas recaen sobre las áreas industriales que caen en desuso que debido a su gran superficie y ubicación (ver figura 8) son áreas destinadas a una reforma completa, impactando de gran manera en la conformación de la ciudad, ya que esta se suele llevar a la recalificación, y que bajo las presiones políticas y económicas acaban siendo inversiones privadas en forma de grandes proyectos urbanísticos y arquitectónicos, que debería obligar a reflexionar no solo sobre la superficie en sí, sino también su área inmediata y en el encaje en la ciudad consolidada.

De la misma forma, las infraestructuras ferroviarias en desuso, o que pasan a estar soterradas y las bolsas de espacio libre en la ciudad (figuras 9 y 10) están condenadas a sufrir el mismo tipo de transformaciones que los espacios industriales abandonados, bajo los nuevos instrumentos de planificación sobre áreas degradadas que *"trataron de fomentar la integración funcional, la participación de los particulares en la satisfacción de necesidades tradicionalmente confiadas a la intervención pública y la calidad de la transformación, con especial atención a la arquitectura"* (Ibid. p.4).



Figuras 9 y 10: Ciudad consolidada existente y crecimiento. Áreas de transformación dispuestas en el PRG. Tomado de Guanning, Z. (2016)

La ciudad se encontró con la división entre tejidos urbanos normales y áreas de transformación. El primero se dividió en el núcleo urbano histórico y el tejido recientemente formado, y se le dio una regulación sobre la intervención máxima morfológica. Estos últimos fueron marcados y se les dieron diferentes indicaciones especiales para tratar de simplificar la implementación.

Milán cuenta con una extensa red de representantes extremadamente articulada que suponen una gran ayuda para ella. Su presencia beneficia el desarrollo desde abajo en un marco en el que los poderes públicos locales e instituciones no tienen la influencia suficiente para poder promover y mantener los procesos de innovación que esta requiere (Dente, 2005).

Tal vez es gracias a esta gran articulación de actores que la ciudad ha tenido la capacidad de ponerse nuevamente en marcha en la última década, y no solo con respecto a las transformaciones espaciales.

No obstante, se ha tratado de "gobernar" la ciudad mediante golpe de proyectos, conformándose realmente una metrópolis de proyectos en vez de una ciudad, sin un rumbo fijo y claro, a merced de los inversores privados y la especulación.

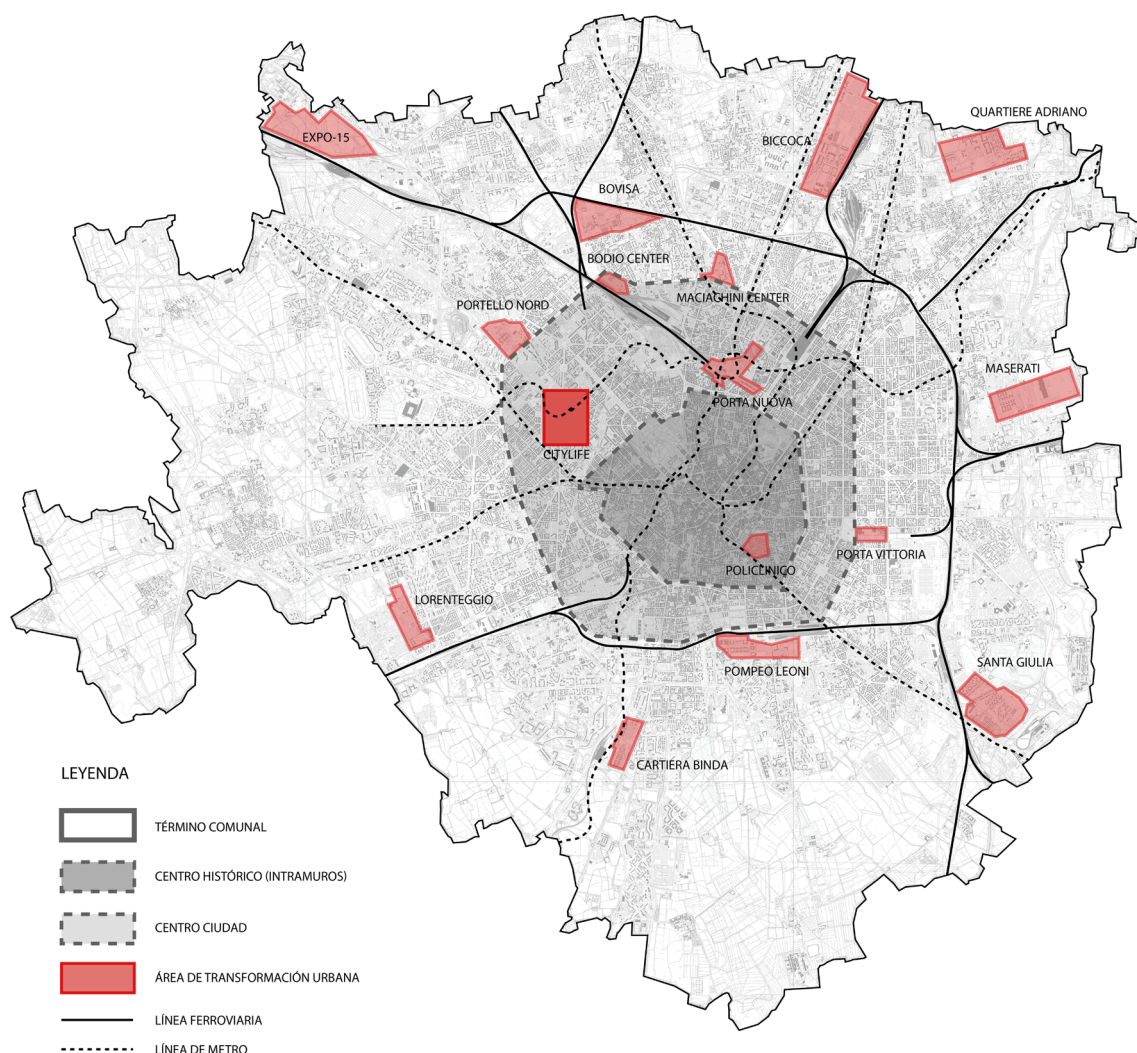
Por ello, entendemos que Milán tiene una problemática con su propia identidad, ya que aunque la imagen que proyecta de sí misma es claramente positiva, se encuentra ante la imposibilidad de alcanzar un curso que le asegure desarrollar un proyecto de ciudad pública fuerte y elocuente con la sociedad, equilibrado y balanceado, manteniendo las fuertes conexiones con las redes locales e internacionales con las que cuenta, continuando con el carácter dinámico y diverso propio, pero que le de cierta coherencia consigo misma sin volver a caer en la difícil herencia que el pasado inmediato le dejó.

Ahora, después de dos crisis financieras devastadoras e interrelacionadas, se conoce suficientemente que el capital inmobiliario se encuentra en un mercado globalizado, a través de diferentes trayectorias. Milán parece haberse repuesto a estas crisis financieras casi sin haber notado sus impactos debido a su alto potencial, dejándonos un paisaje de nutridos puntos sobre el territorio en los que las grandes operaciones arquitectónicas y urbanísticas han seguido su curso.

Tras ello, sector público tomó un papel más activo y tanto los gobiernos nacionales y regionales, así como los locales invierten en sinergia para crear nuevas oportunidades.

Las vías de financiación se volvieron a restablecer con bancos y promotores inmobiliarios italianos o internacionales, obteniendo diversos conocimientos y recursos y ayudas para sector público, desde organizaciones sin fines de lucro y también de organizaciones del sector privado.

Al mismo tiempo, los proyectos de reurbanización se vuelven a evaluar, y los proyectos públicos sobreestimados se detienen, mientras que los recursos se vuelven a concentrar en el trato de zonas públicas y viviendas de baja renta en desarrollo por el sector privado. Este cambio de política corresponde al nuevo eslogan "La ciudad como un bien común". (Guanning, Z., 2016)



Figuras 11: Paisaje de grandes megra-proyectos. Elaborado por el autor

La figura 11 muestra un paisaje de grandes operación y proyectos a nivel urbanísticos con una importante carga arquitectónica que se han ido sucediendo en la última década, que están actualmente en ejecución, o bien están planeados y en visos de empezar a ser realizados.

A finales de la década 1990, la ciudad entró en una fase de intenso desarrollo, coincidiendo con la internacionalización del sistema inmobiliario local.

Las áreas abandonadas e infrautilizadas se encuentran hoy en el centro de las grandes inversiones. Después de la inercia de los años 80 y 90, Milán ha estado durante casi una década en el centro de una frenética espiral de crecimiento que, aunque lleva a apurar las superficies disponibles, continúa nutriéndose y encentrando oportunidades para mejora y aumento de la rentabilidad de las propiedades inmobiliarias. (Memo, F. 2009)

Como puede observarse, la mayoría de ellos ocupan una gran superficie en el territorio, y se ven

apoyados por las líneas infraestructurales de transporte, o bien el ferrocarril urbano y suburbano, o las líneas de metro existentes.

Del mismo modo, si superpusiéramos la figura 8 con las zonas industriales abandonadas en la década de los 90 y la figura 10 en la que se muestran los puntos urbanos y periurbanos que aparecen en el PGR para su transformación, vemos claramente la coincidencia, por lo que parece que, a nivel territorial, las operaciones siguen una trama lógica.

Sin embargo, cuentan con un hilo conductor común, y es que por sus propias características generan una serie de impactos en la ciudad, que, si bien aún están por determinar en su totalidad, no parecen ser del todo favorables.

La ubicación de la mayoría de ellas, situadas en el exterior del casco histórico, así como de lo que podemos entender como el centro de la ciudad en sí formado por los tejidos urbanos antes del gran crecimiento comentado en el capítulo anterior, apuntan a construir una ciudad multifocal, en la que el centro de esta es el gran punto sobre el que todas se ven articulados.

Sin embargo, con la gran red residencial que se extiende ampliamente hacia las afueras de la urbe, el precio de la vivienda en el centro de la ciudad ha crecido notablemente, por lo que este, pese a seguir siendo el centro neurálgico de Milán y su red metropolitana, se ve poblado por las clases de mayor altura económica y por las empresas de gran facturación que no necesitan de grandes espacios para sus sedes y centros principales.

La fortaleza de la economía de Milán no ha conseguido frenar un desarrollo injusto en el que la desigualdad social y la pérdida de calidad ambiental aumentaban a golpe de grandes proyectos, mientras que las políticas locales han prestado poca atención al espacio público y a las necesidades de la comunidad.

Con la recesión del estado del bienestar y la disminución de los fondos transferidos del estado a la administración local, la expropiación de tierras y la financiación de nuevas instalaciones públicas se hicieron más difíciles (Arcidiacono y Pogliani, 2013), manteniéndose un sistema de planificación que permite una gran flexibilidad para proyectos de desarrollo a gran escala como el que es objeto del caso de estudio, la nueva CityLife.

Así, podemos observar como la ciudad se va construyendo por fragmentos mediante grandes inversiones privadas, sin un rumbo e idea de ciudad clara y profunda. La ciudad de proyectos parece presentar un cierto dinamismo y diversidad, sin embargo, este es limitado y "que por ahora no parece producir una nueva calidad urbana para la ciudad contemporánea en términos

de arquitectura, de la producción de servicios públicos y privados de carácter estratégico o de una nueva dotación ecológica y ambiental, temas ausentes en las agendas de los operadores, y también en la agenda pública” según apunta Valeria Fedeli en 2012.

Sin lugar a dudas, las dos operaciones de mayor relevancia son las áreas de activación urbana de Porta Nuova-Garibaldi y CityLife.

De origen distinto, pues Porta Nuova (figura 12) se remonta al desmantelamiento de una red de infraestructuras y la posterior recalificación de la zona, que se mantuvo durante casi 50 años vacía pese a su proximidad con el casco histórico, mientras que CityLife ha sido objeto de progresivas transformaciones desde su aparición, siguen un *modus operandi* similar, siendo los dos proyectos más destacados y comentados en la ciudad.



Figura 12: Porta Nuova-Garibaldi desde Cimiterio Monumentale. Tomada por el autor

Ambos dos han modificado significativamente el skyline line de la ciudad, erigiéndose los rascacielos más altos no solo de Milán, sino de todo el país. A su vez, tratan de ser un nuevo centro de la ciudad, dedicada principalmente al sector terciario con la moda y el diseño como bandera, para el que encontramos unas características tipológicas y formales que remarcan la línea de la modernidad cercana a las zonas high-tech de las grandes ciudades europeas, y separándose así del resto de localidades italianas.

Es una muestra de lo que los gobiernos locales tratan de mostrar al resto del mundo, una ciudad diversa, multifocal, articulada y completa, sin embargo, donde ha faltado un proyecto general y un punto de vista completo y compacto consigo mismo, se han desarrollado este tipo de grandes transformaciones arbitrarias, en los que priman la privatización de los suelos y las desmesuradas aportaciones económicas de sectores terciarios.

Así, se han llevado a la mesa proyectos que realmente no llegan a completar una propuesta de

calidad arquitectónica que tenga en cuenta las necesidades de los habitantes y la cohesión social en forma de modelos homogéneos, derivándose generalmente en actuaciones de altas densidades residenciales para las clases sociales con alto poder adquisitivo en su mayoría, y una clara segregación funcional.

Podemos entender por tanto la ciudad como un laboratorio en el que distintas propuestas entendidas como “urbanas” se materializan generando grandes impactos no beneficiosos para sus habitantes (más allá de los que los números digan en actividad económica) siguiendo una “línea de sostenibilidad” incipiente basada en llenar de zonas verdes los espacios muchas veces intersticiales de estos proyectos y sus zonas adyacentes en parques que se encuentran infrautilizados como los de los dos proyectos arriba comentados.

Sin embargo, las propuestas de verdadero valor para la comunidad como la biblioteca en el área Porta Vittoria, el Museo de Arte Contemporáneo en CityLife, el auditorio Arcimboldi Bicocca, las viviendas sociales y sus usos terciarios en parque Adriano, entre otros muchos ejemplos, se han visto abandonadas, por lo que la vuelta de la financiación se antoja necesario para invertir en el propio futuro de la ciudad y que esta no siga acusando el desequilibrio que muestra.

Si nos fijamos en la imagen de la figura 3 en la que se muestra un esquema de la región de Lombardía, y sabiendo que su población es de entorno a los nueve millones de habitantes, la mitad se concentra en el área metropolitana de la ciudad (zona punteada en la figura).

Esta, con un crecimiento exponencial en las últimas décadas, ha ido acercándose a los municipios cercanos que tendrán un importante papel en la ciudad actual, como podría ser el caso de Rho-Pero, en el que se ubica el nuevo espacio ferial (antes ubicado en el área de estudio) y junto al lugar donde se celebró la Exposición Internacional de 2015, siendo sin duda una declaración de intenciones.

Del mismo modo, ejercerá como punto central entre los destacados municipios de Como y Lecco, lugares de gran afluencia turística debido a su privilegiada situación y las localidades de relevancia histórica de Pavia así como Piacenza, perteneciente esta a la región de Emilia-Romagna haciendo frontera con Lombardía.

Igualmente tendrá una influencia directa en las ciudades de menor calado como Bérgamo, Brescia, Cremona o Mantova, ejerciendo, así, como potente capital que se despliega más allá de sus límites físicos.

3. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA CIUDAD. FORMA URBANA: ORIGEN Y TRANSFORMACIÓN

Una vez estudiado el marco general en el que se desenvuelven las operaciones transformación de las áreas de la ciudad tras su gran crecimiento en ámbitos políticos, económicos, sociales y urbanísticos, se procede a hacer un breve repaso por la historia de esta, centrándonos en la forma urbana de ella para seguir una línea temporal en torno a la evolución de los tejidos urbanos que desembocará en el caso de estudio delimitado, con el que se ejemplificará los procesos antes disertados, para continuar con el desarrollo del trabajo y deducir las conclusiones del mismo.

Como las de muchas otras ciudades europeas, la forma urbana actual de Milán es el resultado de varios periodos históricos superpuestos entre sí.

Milán fue fundada por los celtas en sobre el 600 a.C bajo y nombre de Medhelan, y conquistada por el Imperio Romano en el 222 a.C, sustituyendo el nombre Mediolanum (tierra de en medio), el nombre latino de Milán, por encontrarse entre los ríos Tessino y Adda, convirtiéndose en un campamento militar, para luego conformarse como ciudad romana.

Tras la conquista romana de Europa occidental, la ubicación de Milán dentro de la red de carreteras romanas hizo de la ciudad del centro político y administrativo del Imperio tardío (286–402 dC), erigiéndose como su capital.

Siguiendo el estándar para la planificación urbana romana, las murallas de la ciudad se construyeron entorno al foro, con una superficie alrededor de 80 hectáreas con los dos ejes principales (Decumanus Maximus y Cardo Maximus), que cruzaban las 4 puertas de ella y que posteriormente serían ampliadas a 6. (Figuras 13 y 14)

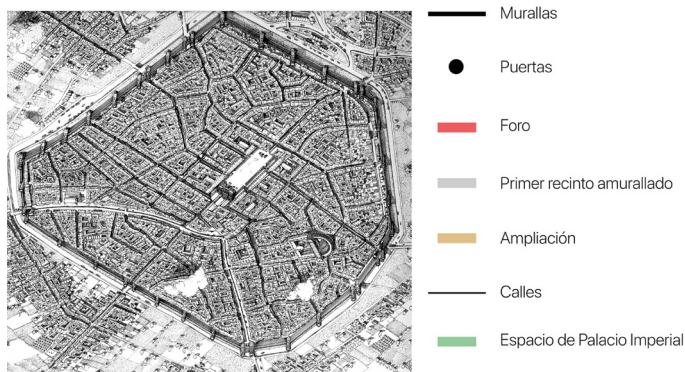


Figura 13: Reconstrucción de la ciudad s. III y IV d.C .
Fuente:Civiche raccolte archeologiche di Milano

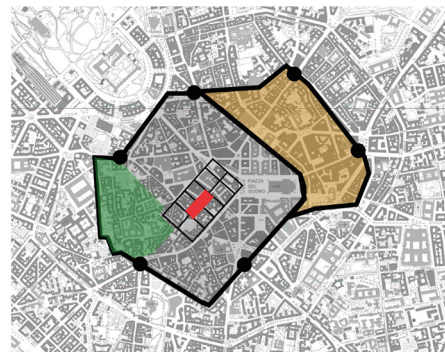


Figura 14: Milán romana sobre la ciudad actual.
Elaborado por el autor

El Cardo recorrerá desde la actual Porta Nuova hasta la actual Porta Ticinese (desde noroeste hacia el suroeste, mientras que el Decumano, en dirección perpendicular al cardo, irá desde la Porta Vercellina al noroeste, hasta la Porta Romana al suroeste. Así mismo, con la ampliación se crearían lo que hoy son Porta Garibaldi y Porta Giovia. (Ver figura 23)

Después de un breve período de decadencia después de la caída del Imperio Romano Occidental en 476 d.C y las invasiones bárbaras del siglo VI, Milán reapareció como la más prominente de las ciudades del norte de Italia en el período medieval. Durante este período, la ciudad se hizo cada vez más grande, expandiéndose en una serie de anillos concéntricos construidos alrededor del núcleo urbano romano.

Los rastros de los discursos hegemónicos producidos por las élites del poder de Milán se pueden encontrar en el paisaje urbano de la ciudad y sus topónimos, y han originado un tapiz complejo.

Durante los siglos que siguieron al final del Imperio Romano, los efectos de un poder centralizado débil se pueden ver en el lento y no planificado crecimiento urbano de Milán, caracterizado por la proliferación de nuevos segmentos de calles enrevesadas construidas sobre la estructura urbana que dejaron atrás los romanos y contenidos dentro del anillo medieval de la muralla.

La reconstrucción de la transición entre la época romana tardía hacia la ciudad medieval es complicado de trazar, ya que era común reutilizar los materiales de construcción para su reestablecimiento, eliminando en gran medida el tejido urbano anterior.



Figura 15: Cartografía de Milán bajo el asedio de Federico I. Fuente: Civiche raccolte archeologiche di Milano

Además, un trascendente hito marcó la historia urbana de la ciudad en 1162 cuando, después de meses de asedio por las tropas de Federico I Barbarroja, emperador del Sacro Imperio Romano, Milán fue parcialmente destruida.

En 1167, tras la reconstrucción de la ciudad por parte de sus habitantes, se agregó un nuevo anillo con un foso llena de agua conocido por el nombre de Cerchia del Navigli y que parte se conserva lleno en la actualidad como Navigli. Este pasaría a ser un canal navegable. Con una superficie total de 260 hectáreas intramuros, la Milán medieval era, no obstante, la mayor y más poblada ciudad italiana.

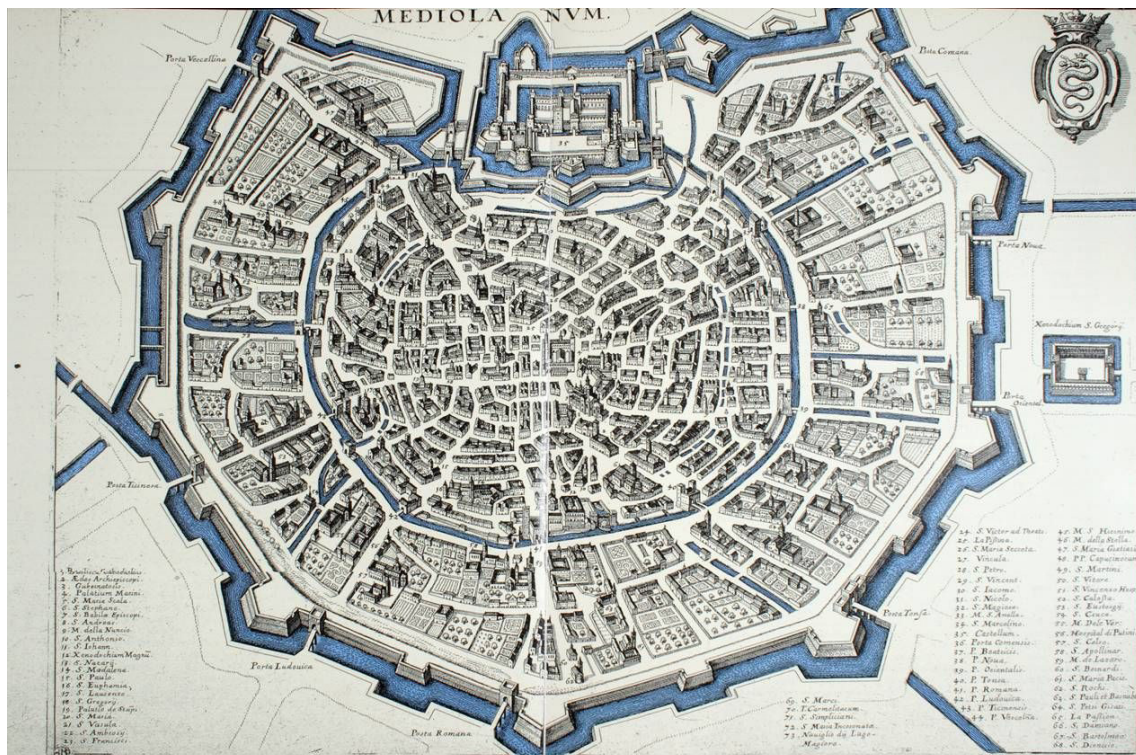


Figura 18: Milán en 1573, durante el gobierno de Felipe II de España. Fuente: Civiche raccolte archeologiche di Milano

En la edad media bajo el poder de la familia Visconti, la ciudad volvió a alcanzar su esplendor histórico, y prueba de ello fue el inicio de la construcción del Duomo. La economía de la ciudad había estado creciendo: en el siglo XIII, Milán era una de las pocas ciudades europeas que tenía más de 100.000 habitantes, la artesanía estaba en pleno desarrollo, especialmente en la metalurgia y los textiles, agricultura y la cría estaba aumentando y gracias a la construcción del Naviglio Grande, que se favoreció el comercio fluvial, a la par de regar los campos adyacentes.

Con el Renacimiento, la ciudad siguió creciendo a pesar de las luchas de poder entre las familias Visconti y Sforza. Ambas familias eran mecenas de grandes artistas y pensadores, prueba de ello fue el trabajo para esta última de Leonardo da Vinci y Bramante. Por aquel entonces, la ciudad giraba en torno al Duomo, y se construyó el Castello Sforzesco (Figura 16).

Este castillo se construyó en 1358 por la familia Visconti pese a tomar el nombre de la Sforza, que se hizo con él y lo amplió tras tomar el gobierno de la ciudad y los españoles posteriormente lo ocuparon como ciudadela militar reforzándolo. A partir de su aparición, será un elemento clave en la conformación urbana de Milán.



Figuras 16 y 17: Castello Sforzesco y Duomo. Tomadas por el autor

Después de que la ciudad cayera bajo el dominio español en la primera mitad del siglo XVI, se erigió una nueva muralla de bastiones para proteger los barrios que habían crecido a lo largo de las carreteras de conexión con el exterior del recinto amurallado de la ciudad.



Figura 19: Milán en 1629, Fuente: Civica Raccolta delle Stampe Achille Bertarelli

Contrariamente a la tendencia de ubicar la nueva muralla junto a la antigua, el gobernador Ferrante Gonzaga construyó el nuevo muro de bastiones a cierta distancia de donde se encontraba el antiguo.

Pese a haber agotado su función defensiva, a mediados del siglo XVI, se mantuvieron y convirtieron en pasarela peatonal y los 11 bastiones de la muralla españoles marcaron los límites administrativos de la ciudad hasta 1873, cuando comenzó a producirse la gran expansión urbana.

En todo ese periodo, los cambios de poder en la ciudad fueron constantes. Este pasó por manos del Imperio Español, la dominación austriaca de Habsburgo y el reinado de Napoleón.

Posteriormente, pasaría a ser parte del Reino de Cerdeña que se convertiría, a la postre, en el Reino de Italia. Sin embargo, la trama urbana de la ciudad no sufrió cambios significativos, y esta se contuvo dentro de la muralla española durante siglos, como la cartografía atestigua. (Figura 20)

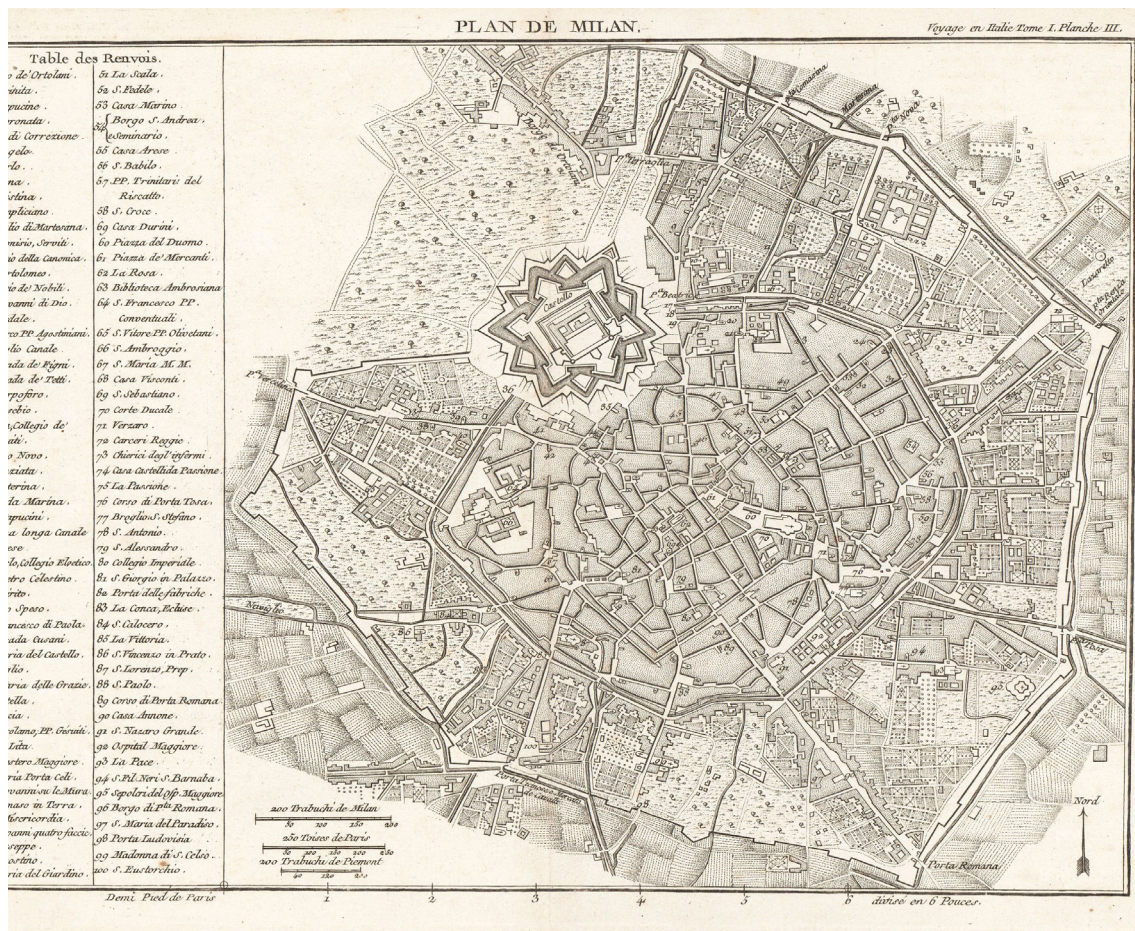


Figura 20: Milán en 1876, Fuente: Civica Raccolta delle Stampe Achille Bertarelli

Como se comentaba al principio de este capítulo, la forma urbana actual de la ciudad se debe a la superposición de muchas y distintas épocas, y por ello, hoy en día puede aún verse los periodos más significativos de esta en el tejido urbano actual.

Sin lugar a dudas, las sucesivas murallas construidas en las distintas épocas comentadas y sus puertas y portuelas son uno de los puntos claves sobre los que se desarrolla el urbanismo de Milán. (Figura 23).

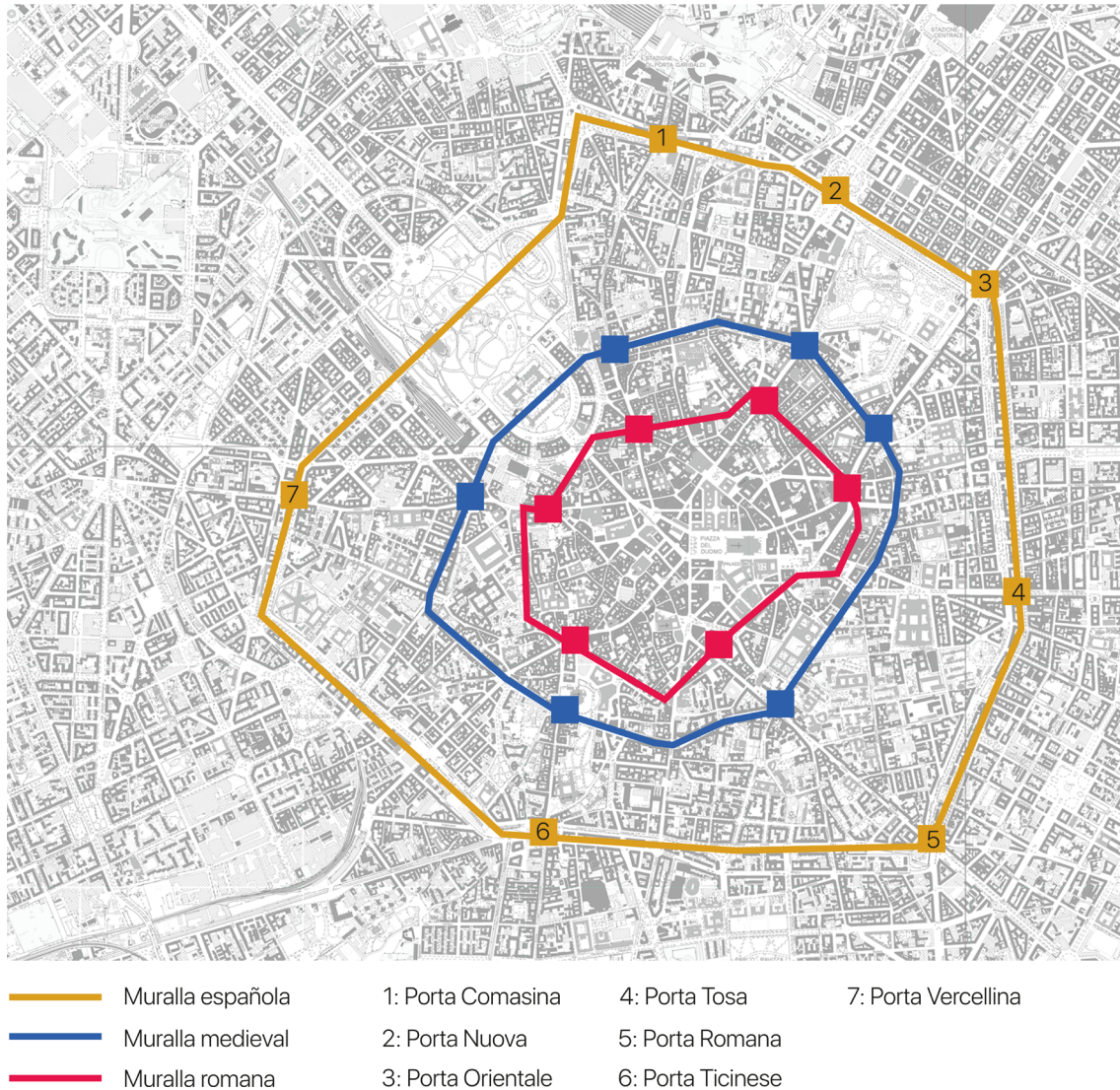


Figura 21: Murallas históricas y puertas sobre plano actual. Elaborado por el autor

4. ESTUDIO DEL CASO "CITYLIFE" Y SU ENTORNO URBANO

4.1. Aparición de la zona CityLife (*Nuova Piazza d'Armi*)

Siguiendo la línea cronológica del capítulo anterior, el área de estudio escogido aparece por primera vez sobre cartografía en el año 1888, a partir del cual la ciudad comenzará la espiral de desarrollo urbano que nos llevará a hasta nuestros días, con la Revolución Industrial como punto de partida.

Tras ello, la ciudad comenzará a transformarse y ocupar superficies hasta ahora libres, creando una gran metrópolis, con la particularidad de que la zona a estudiar, si bien pasa por diversos cambios a lo largo del tiempo, su perímetro quedará intacto hasta el día de hoy. (Figura 24)

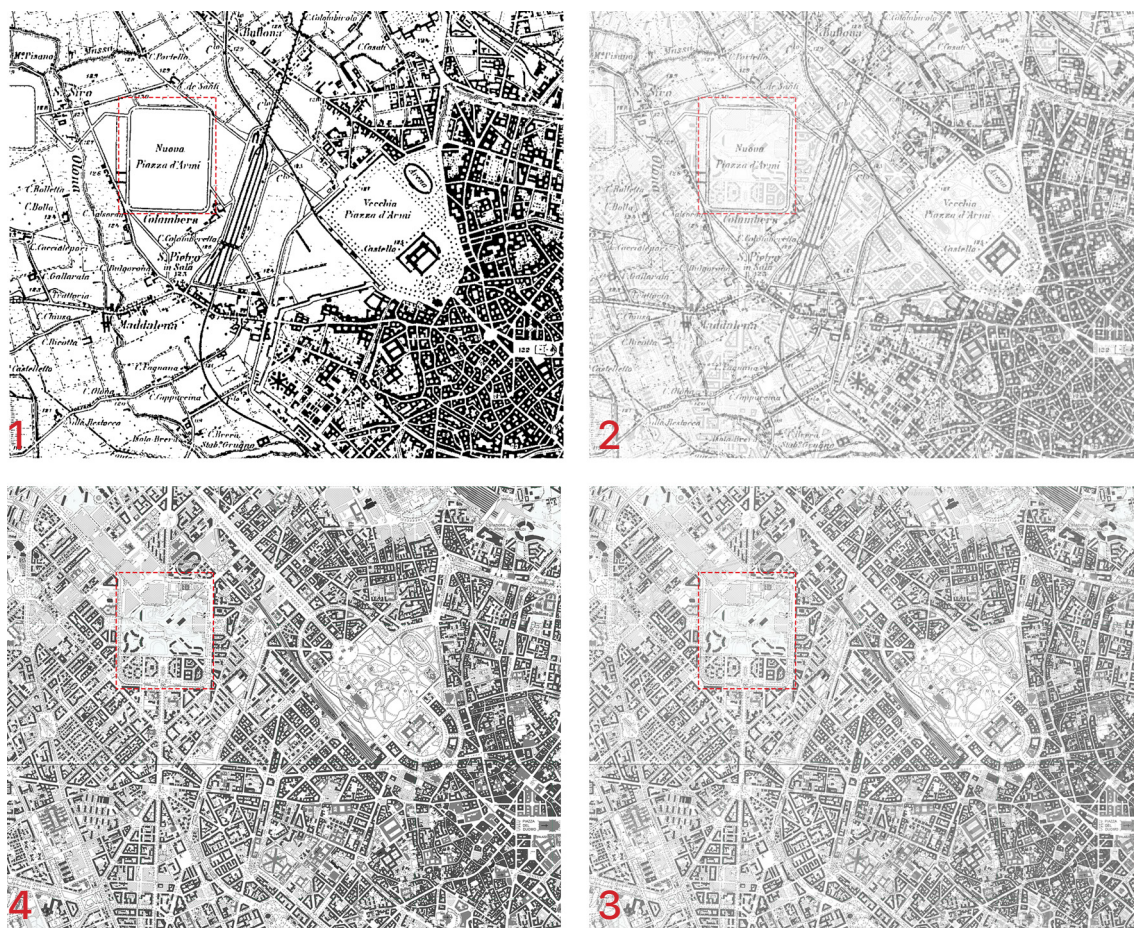


Figura 22: Área Citylife 1888-2012. Planimetría de Comune di Milano Web. Elaborado por el autor.

Así, la trama urbana con el primer Piano Regolatore Generale (plan de regulación general) que surge en esta época de la mano de Cesare Beruto, se irá colonizando el territorio con unas líneas muy marcadas características del momento histórico-urbanístico en el que se desarrolla.

A partir de 1882, se empieza a pensar en el traslado de la Piazza d'Armi del castillo Sforzesco debido al precio del suelo urbano y la consiguiente expulsión de todas aquellas funciones que deja de ser representativas de la ciudad burguesa, y por ello, rentables. De esta forma, se representa un proyecto que ubica servicios militares, incluida una nueva Plaza de Armas y un nuevo cuartel, que se verá hecho realidad en 1885.

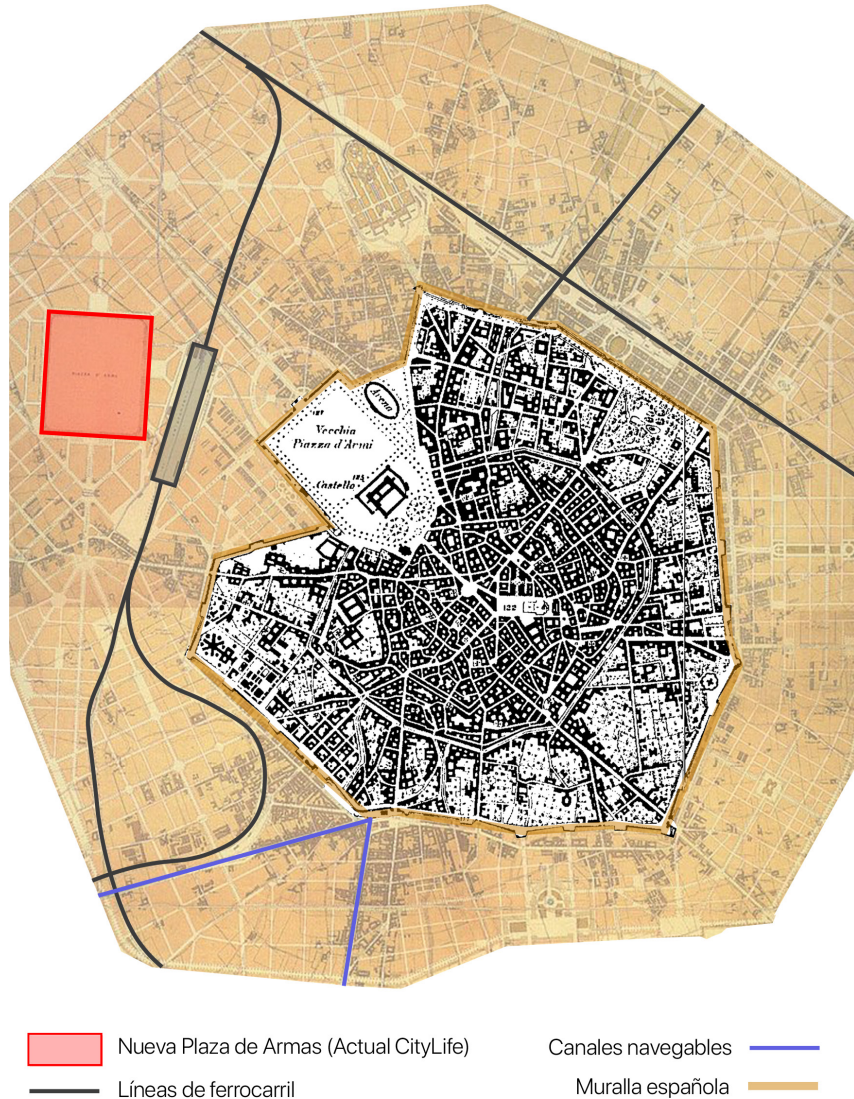


Figura 23: Fotomontaje Milán 1888 - PGT 1889. Planimetría de Comune di Milano Web. Elaborado por el autor.

Este se mostraría en el conocido como Piano Beruto desarrollado entre 1884 y 1889, y que el mismo autor describe en 1884 como "El plan de nuestra ciudad, en pequeña escala, es muy similar a la sección de un árbol; Las extensiones y las capas concéntricas son muy visibles. Es una planta muy racional que tiene un ejemplo en la naturaleza: por lo tanto, no se hizo para darle la mayor extensión deseada".

Con la desaparición de la muralla, se abre la puerta a un crecimiento racional, de características decimonónicas similares a las que pueden verse en otras ciudades europeas, ciertamente bajo la sombra del París del barón Haussmann.

Como se puede ver en las figuras inferiores, el nuevo tejido urbano se produce desde la racionalidad de las tramas buscando no solo unir el interior de la ciudad a las murallas a su exterior siendo, la extensión, a través de las puertas de la muralla como calles de gran presencia interna y externamente a la ciudad, dándoles continuidad.

La necesidad siempre presente de abrir nuevas puertas y nuevos cruces a través de los bastiones no es otra cosa que la demostración de esta necesidad por ambos lados de una unificación más seria. Por lo tanto, se derriban las murallas a partir de 1885.

La desaparición de los bastiones permitiría la creación de una nueva gran avenida, paralela a la carretera de circunvalación, a la que podría estar conectada por grandes espacios arbolados. Las áreas edificadas, por lo tanto, serían extremadamente elegantes y aireadas. Los espacios públicos mantenidos en espacio verde también tendrían su propia continuidad incluso en aquellos tramos donde, en cambio, se decidió mantener los bastiones, convenientemente dispuestos para paseos elegantes.

Habiendo definido la prioridad de darle continuidad a la ciudad, sin la aparición de muros defensivos dentro de ella, se procede a analizar la forma que esta tendrá que tomar en su nueva extensión. Podemos entenderlo como una sedimentación progresiva de las diferentes capas de cada edad y, por lo tanto, se decide un desarrollo análogo, que reanuda el desarrollo de círculos concéntricos.

Paralelamente a la nueva carretera de circunvalación construida en las murallas, se dibuja otra más externa, más grande, que contendrá todo el desarrollo de la ciudad. Entre los ejes radiales que salen de la ciudad hacia el exterior y la nueva red de carreteras, se hacen grandes bloques.

El plan es cuidadoso en dar el ancho adecuado a cada carretera, de acuerdo con su clasificación jerárquica como carretera local, eje radial o carretera de circunvalación. Esto es para facilitar la presencia de vías de tranvía o ferrocarril, la parada de los vehículos frente a las casas, cualquier trabajo de mantenimiento y los mismos árboles que en las vías más amplias. (Beruto, C., 1884)

A nivel territorial, mientras se urbaniza una gran parte del área municipal, apoya la necesidad de obtener grandes áreas libres que le permita el desarrollo futuro y realizar actividades mientras tanto, ya que no pueden encontrar espacio en su interior.

En las áreas más alejadas y separadas de la ciudad, las industrias de las grandes ciudades también deben estar conectadas al ferrocarril. Por todas estas razones, se asume una futura anexión de la banda de municipios que rodeaban Milán en ese momento, aunque no necesariamente inminente.

Sin embargo, más allá de la idealización del plan en si, a la hora de entrar en el análisis de su forma final, podemos encontrar diversas particularidades que se muestran interesantes tanto en su conformación general, como en el ámbito de estudio en si.

Como podemos observar en la figura 24, referida a la expansión en la zona este de la ciudad, esta busca como se ha descrito anteriormente una serie de viarios concéntricos de primer orden, articulándose ortogonalmente en la mayor medida de lo posible, pues se derrumban las murallas y se mantienen las edificaciones a extramuros anteriores.

Así, la trama tenderá a ir regularizándose según se aleje de la nueva ronda de circulación una vez hayan caído las murallas, y el planeamiento sea completamente de planta nueva. Con la continuidad desde las puertas de la antigua muralla, es fácilmente reconocible la forma que trata de plasmar sobre el territorio, apoyada en la forma casi circular que presenta el casco histórico.

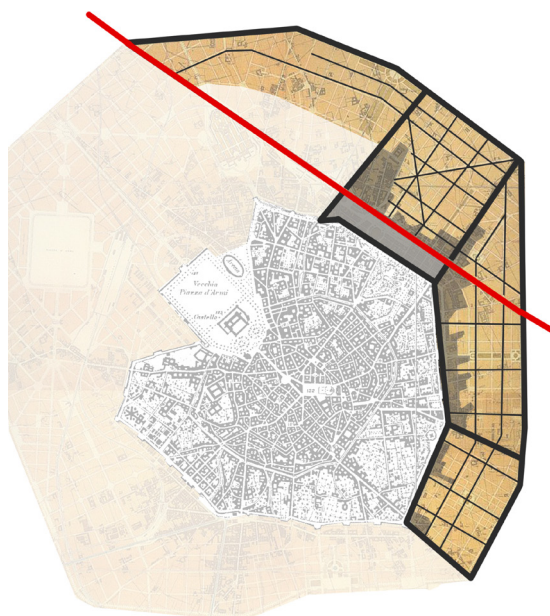


Figura 24: Fotomontaje Milán 1888 - PGT 1889. Zona este. Elaborado por el autor.

No obstante, esta condición no puede conseguirse en la totalidad de la expansión urbana, ya que al oeste de la ciudad, punto que nos resultará de mayor interés y relevancia, la situación se complica debido a la desaparición de la forma casi circular de la muralla con los dos bastiones que aparecen a ambos lados del Castello Sforzesco y su antigua Plaza de Armas.

Viendo la figura 25, en esta zona del territorio se opta por unas tramas de un mayor carácter monumental siguiendo los principios decimonónicos de la época.

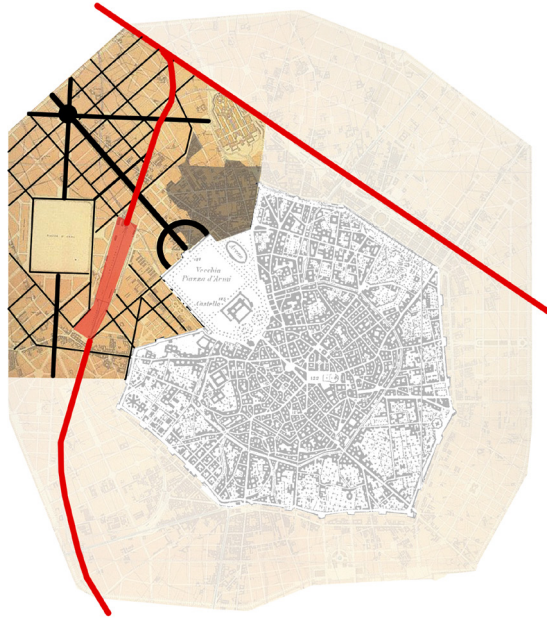


Figura 25: Fotomontaje Milán 1888 - PGT 1889. Zona este. Elaborado por el autor.

En esta encontraremos una gran avenida que a su vez servirá como eje de simetría, largas calles con punto de fuga en plazas y rotondas, así como una mayor dificultad para asentarse de una manera correcta, no solo por los elementos preexistentes, sino por su propia conformación.

Observando la figura 26, es evidente la intención de Beruto de crear con la Piazza d'Armi una simetría al cementerio monumental, un propósito que se especifica en el trazado de los dos grandes caminos rectos que convergen desde esos dos lugares hasta el "rondo" de Sempione.

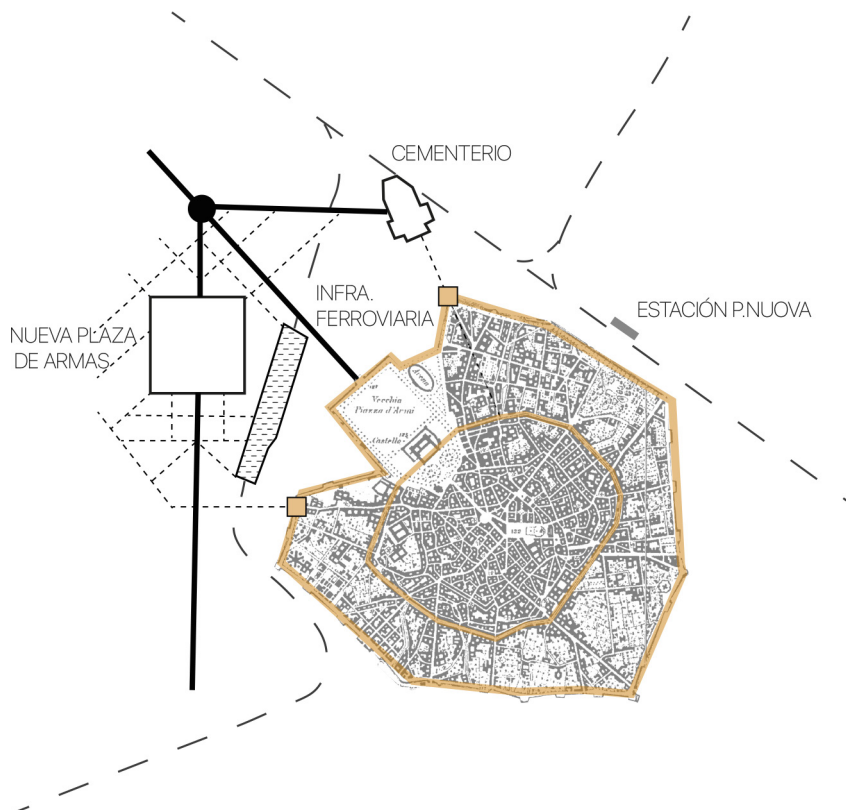


Figura 26: Esquema de implantación del área de estudio. Elaborado por el autor.

Como se muestra en la figura 26, el Corso Sempione, la gran obra de principios del siglo XIX, se extiende al noroeste y las dos arterias de Beruto y su Piazza d'Armi están orientadas perpendicularmente, introduciendo en esta área externa del territorio milanés el mismo conflicto, las mismas dolencias que el desacuerdo que la trama romana y la posición de la Catedral determinaron en el centro de la ciudad.

Con ese esquema, Beruto trazó una simetría concebida sobre el plano con Corso Sempione, con sendos de ángulos 45 ° grados y la líneas perpendiculares y paralelas, implantando la nueva plaza con orientación norte-sur.

Ese eje vial que conduce a la rotonda del Sempione no atiende el tráfico entre sus destinos pues ninguna vía se extiende desde Piazza Giulio Cesare (Nueva Plaza de Armas) hasta el punto focal de Corso Sempione, a través del territorio ocupado por la plaza.

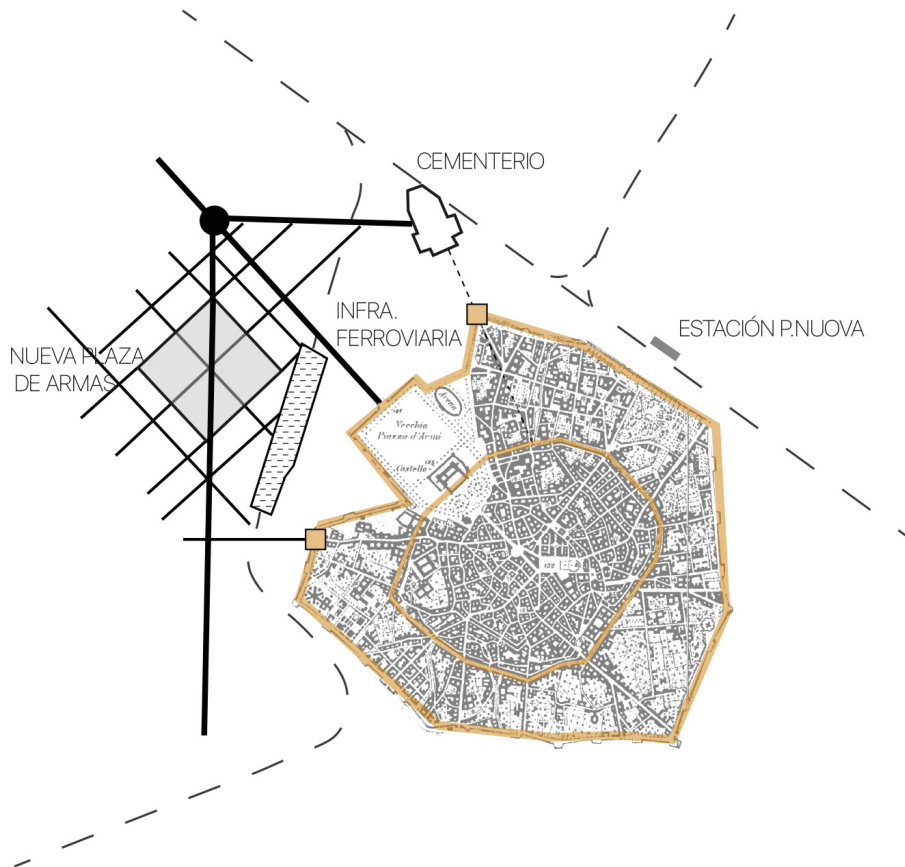


Figura 27: Esquema de implantación según la trama circundante. Elaborado por el autor.

La hipótesis para su implantación es la certeza del autor de que la nueva plaza debía durar en ese lugar y en esa forma para siempre, y solo por esta razón se atrevió a descuidar cualquier razón de coherencia entre la red de carreteras interna y externa.

En el caso de seguir la trama de los viales propuestos circundantes (Figura 27), la monumentalidad de la plaza se perdería, y así la simetría con el cementerio, pues aunque esta siguiera existiendo, se vería diluida, especialmente en el momento en el que la gran manzana se subdividiera.



Figura 28: Nueva Piazza d'Armi. Archivi storici Lombardia Beni Culturali

Así, insertada en una especie de "cuña" cerrada al oeste por las murallas de la ciudad y al este por el astillero y la línea de ferrocarril del norte de Milán, la nueva Piazza d'Armi puede contar con una expansión planimétrica igual a las plantas urbanas más grandes.

El considerable tamaño requerido por la función militar se convierte así en la fuerza del proyecto que se establece en los cánones más auténticos de la planificación urbana monumental del siglo XIX.

Por tanto, este proyecto se convierte en uno de los mayores puntos en el nuevo sistema en el diseño general de la ciudad, y sus características son tal que se convierten en un determinante morfológico real, cuyo papel permanece casi sin cambios incluso con las transformaciones posteriores y que serán estudiadas en el proceso del trabajo.

4.2. Piazza d'Armi y Exposición Universal 1906

Tras la implantación del nuevo Plan General Territorial en el que se dan las bases para el desarrollo del tejido urbano de la ciudad, quedando fijada la situación y uso de la nueva Plaza de Armas, esta verá su primer cambio significativo en el año 1906, en el que se celebrará la Exposición Universal de Milán, conocida también como Exposición Internacional del Sempione.

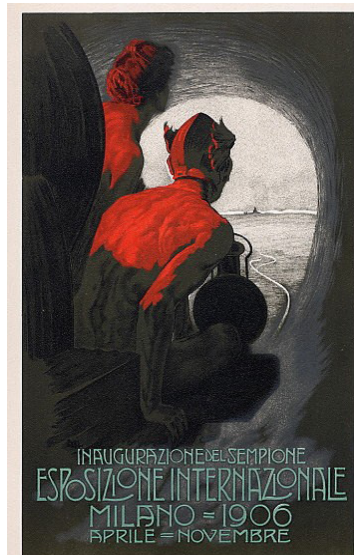


Figura 29: Cartel Exposición Universal 1906. Archivo de MuseoMilano

El tema elegido fue el de transporte para celebrar el túnel de Simplon, que se inauguró en febrero de 1905 y permitiría una línea ferroviaria directa entre las ciudades de Milán y París, y se desarrolló en los pabellones y edificios construidos específicamente en el actual parque Sempione y en la Piazza d'Armi, estando ambas áreas conectadas por un ferrocarril eléctrico elevado de unos 7 metros de altura y unos 1.700 metros de longitud.

Se construirían para el evento 225 nuevos edificios, permaneciendo tan solo actualmente en pie el Acuario Civico del parque Sempione. Serían 40 naciones las participantes, con 35000 expositores y los visitantes se estimaron en más de 5 millones, una cifra récord para la época.



Figura 30: Vista Exposición Universal 1906. Archivo de Il Giornale

Vista la figura 30, solo aparece edificado el ámbito de la plaza y el nuevo parque tras el castillo Sforzesco, pues apenas el plan de ordenación se había aprobado pocos años atrás, sin embargo, superponiendo la planta de la Expo 1906 a un plano de la época, se pueden sacar conclusiones de interés tanto de la planificación general, como de la propia plaza en un entorno inmediato.

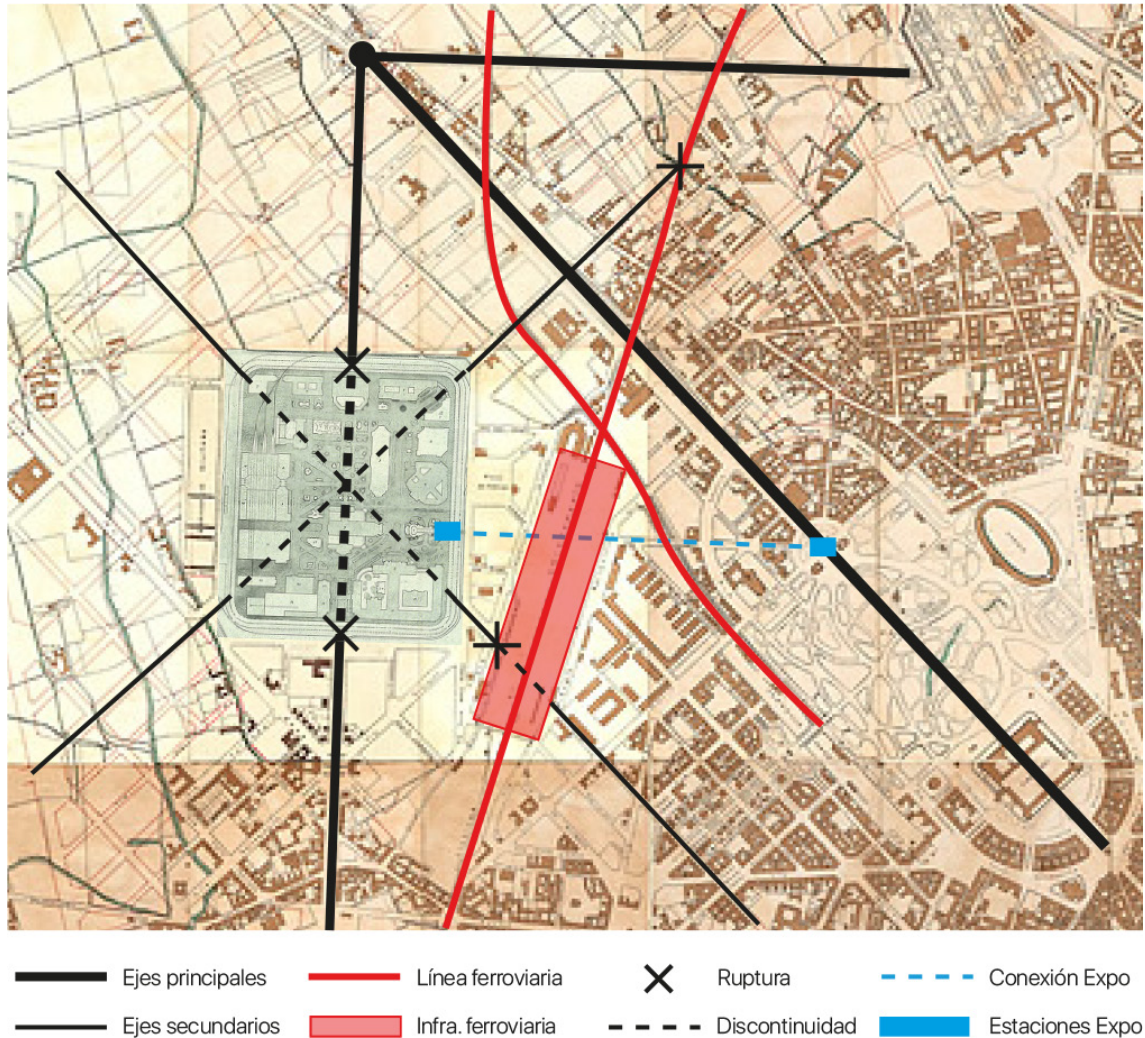


Figura 31: Análisis Expo 1906_Trama urbana. Elaborado por el autor.

Como se puede observar en la figura superior, en el que se muestra el eje principal de simetría entre el Cementerio Monumentale (esquina superior derecha) y la Plaza de Armas con las dos grandes vías que los conectan, esta pierde la continuidad a su paso por el espacio de la exposición, al igual que trazando una línea entre sus esquina esta se pierde respecto al planeamiento diseñado.

Además, más allá de la conexión por ferrocarril entre ambos lugares de la muestra ambos comentados, la continuidad de las calles más cercanas al núcleo urbano existente se ven cortadas por el paso de las vías infraestructurales.

De esta forma, parece ser que, aún con el pensamiento de soterrar o desviar las vías de tren como posteriormente se realizaría, la fluidez de la ortogonalidad planteada en el crecimiento del tejido urbano, máxime en uno de los puntos de mayor importancia debido a las características antes descritas, se ve mermado por la preexistencias, y si bien este modo de actuar pudiera funcionar en planeamiento sobre terrenos vacíos, aquí no se muestran soluciones para la correcta inclusión en la ciudad existente.

Por ello, parece perderse en la propia monumentalidad con la que se piensa la nueva trama, propio del contexto histórico-urbanístico en el que se desarrolla, que en integrar las funciones urbanas, notándose de sobremanera su presencia.

Del mismo modo, en la propia planta de distribución de los pabellones expositivos de la muestra, podemos encontrar elementos que se repetirán durante las sucesivas transformaciones de esta, y alguno otros que tan solo quedarán presentes hasta el momento en el que esta finaliza.

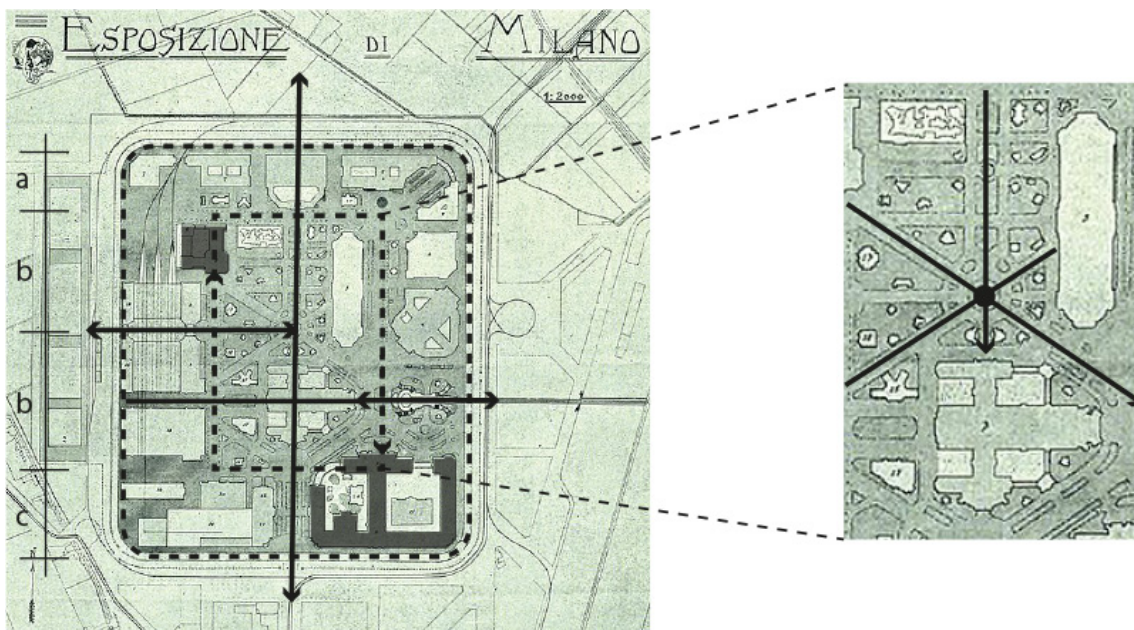


Figura 32: Esquema planta Expo 1906. Elaborado por el autor.

Observando la imagen superior, podemos ver dos partes diferenciadas dentro del recinto, una central que trata de seguir unos ejes claro y con punto focal en el centro, y una banda exterior en forma de anillo en el que se disponen los grandes pabellones.

Igualmente, se visualiza un eje norte-sur que hace de eje de simetría transversal en el espacio de exposición, no obstante, pierde la continuidad al encontrarse con un pabellón en el espacio central, si bien significaría la entrada y salida del mismo.

Este espacio central se muestra más permeable, pues albergaría jardines y espacio de estancia, además de dos grandes pabellones, trazada su disposición como en el resto del plan Beruto para la ciudad, buscando la ortogonalidad y racionalidad.

No obstante, difiere de este, pues continuando las líneas perpendiculares que nos llevarían hacia las esquinas de la plaza, estas no coincidirían con las líneas marcadas del planeamiento para el desarrollo de la trama urbana.

Del mismo modo, en el espacio de circulación entre ambos espacios antes descritos, de nuevo en forma de anillo que rodea la zona central, este se ve cortado por dos edificios, cada uno en una esquina opuesta y aunque consta de la misma función expositiva y en ambos se encuentran la entrada en el paso de los visitantes, no se aprecia el aspecto de simetría que se observa en otros puntos locales por su formalidad.

Así, y viendo las dimensiones en las que podríamos dividir la plaza mediante líneas horizontales, estas bandas diferirían en tamaño entre la parte superior e inferior de la misma, contando el centro, eso sí, con una simetría que curiosamente atravesaría un pabellón por su lado inferior según el punto central, y observándose como curiosidad, que la franja de ancho "c" sería la que posteriormente se desvincularía del complejo durante su evolución y transformación.

En cualquier caso, la disposición y vertebración de los espacios en el recinto ferial no será significativa en el desarrollo de la trama urbana circundante, pues la muestra apenas duró unos meses y sería desmantelada posteriormente, volviendo a su función de Plaza de Armas, sin que quedara ningún edificio en pie.

4.3. Fiera Campionaria y FieraMilano City

La feria es una institución en la ciudad que, ya presente en la antigüedad, adquirió una importancia renovada en Europa a partir de la recuperación económica, presentándose como una herramienta capaz de realizar, en una realidad como la preindustrial, una serie de importantes funciones (Mocarelli, L. et al, 2003) por lo que será muy relevante destacar la profunda renovación que ha tenido durante su desarrollo en el ámbito de estudio.

En 1916 se estableció la Feria de Comercio "*Fiera Campionaria*" que, en las primeras ediciones anuales, ubicado en los los jardines públicos y los bastiones de Porta Venezia, al noreste de la por entonces ciudad existente.

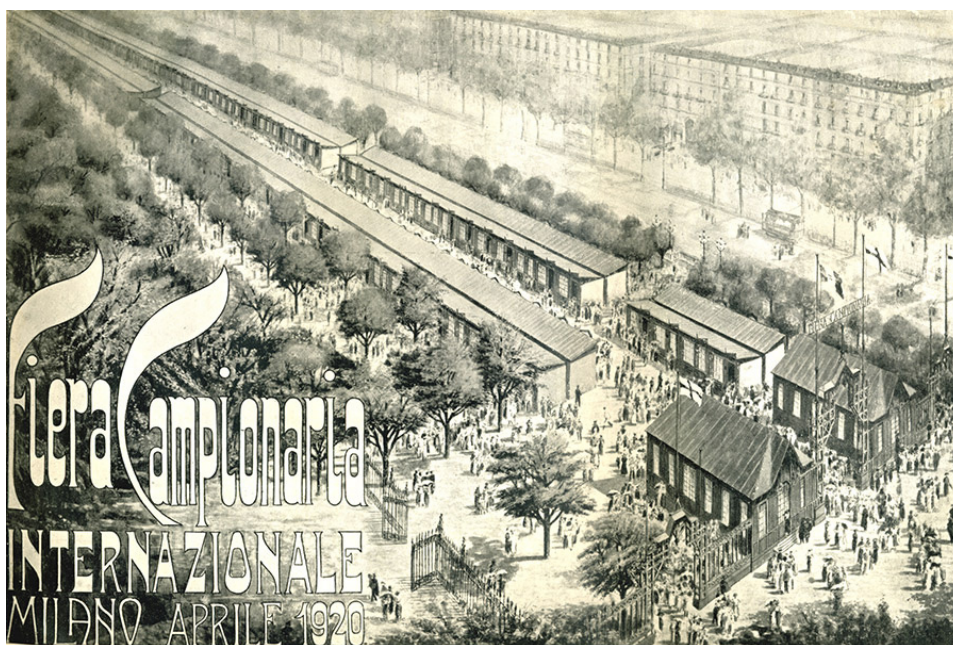


Figura 33: Cartel Fiera Campionaria 1920. Archivo de FieraMilano.

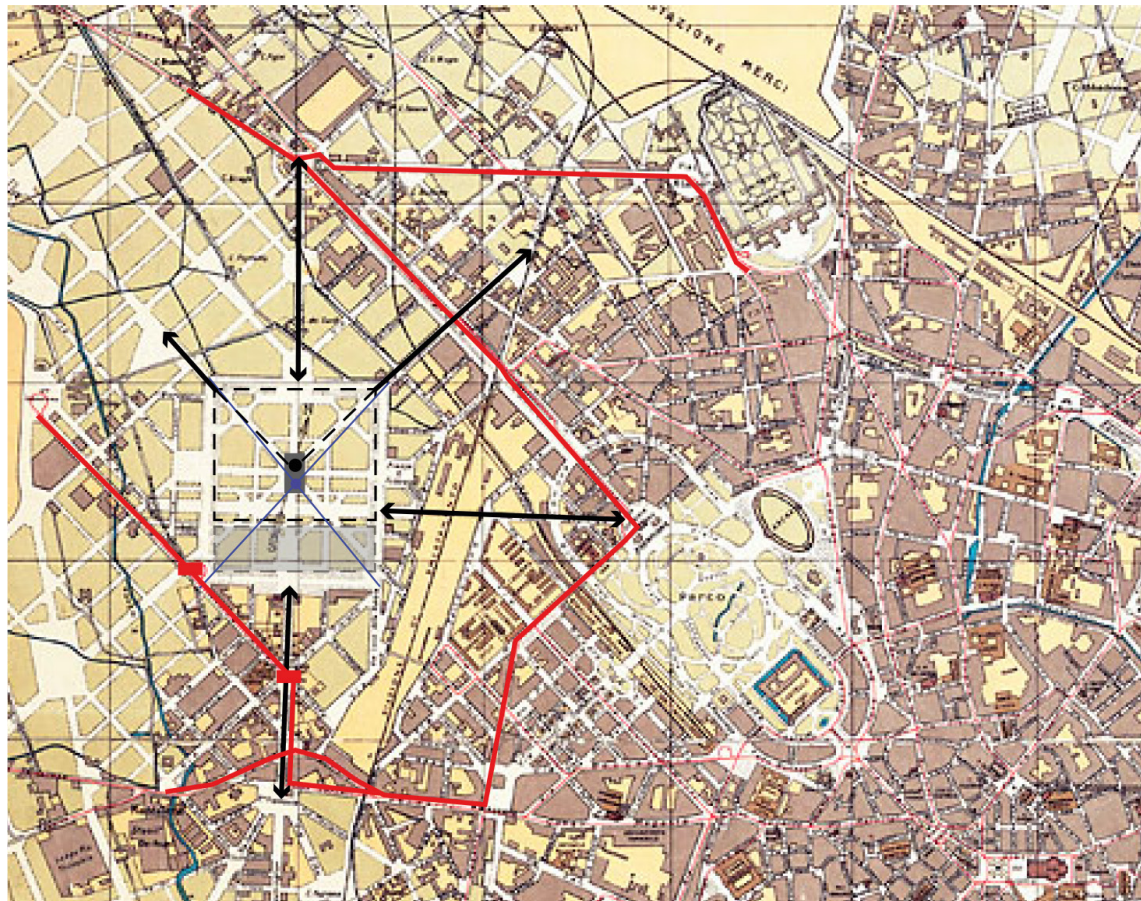
Los pabellones de la "Fiera ai Bastioni", cada vez más numerosos, extendiéndose cada vez más, precisándose la necesidad de ampliar el área de exposición. Surge entonces la posibilidad de asentarse en la Plaza de Armas, con un área de 360,000 metros cuadrados, ya que estaba libre de sus usos militares, después de la emergencia de la guerra.

Para aquel entonces, se trazó sobre plano la configuración interior de la plaza en la que se observan características diferentes a las presentes en la Expo de 1906, pues obedece a una alineación que trata de seguir la trama urbana propuesta alrededor de esta (Figura 34).

Si bien planteábamos anteriormente la hipótesis de la orientación norte-sur como forma de desmarcarse del tejido proyectado, aludiendo a la monumentalidad de la que se proyecta, y no perderse en una cuadrícula de líneas paralelas y horizontales, con este movimiento sigue

destacando en el territorio gracias a la vía perimetral que la rodea, sin embargo, adquiere una configuración algo difusa al tener dos ejes sobre los que trazar los espacios interiores.

Con esta configuración, observando la figura inferior, la plaza deja de ser un lugar vacío para dar pie a su nueva función. Los ejes predominantes continúan siendo los mismos con sus beneficios y problemáticas antes expuestas y el área interior se configura a través de una doble cuadrícula dejando elementos interesantes.



- | | | |
|-------------------------|------------------|-------------------------|
| → Ejes principales | Parada tranvía | - - - Diagonales reales |
| - - - División de zonas | Diagonales plaza | ● Centro actual y plaza |
| — Línea tranvía | ● Centro real | |

Figura 34: Esquema Plaza de Armas_Milán 1912. Elaborado por el autor.

El primero y que más llama la atención a simple vista es la creación de un vial horizontal, de ancho superior al resto de los presentes que hace de continuación con el paso de ferrocarril elevado de la Expo y además, subdivide la totalidad de los espacios en dos zonas claramente diferenciadas.

Curiosamente, en esta época se implantaría el servicio de tranvía que sigue funcionando en la actualidad, y este, además de abastecer claramente el tejido urbano existente recorre dos de las tres vías fundamentales en el crecimiento de la ciudad planeado por Beruto, siendo la que no contiene esta infraestructura la que desemboca en la plaza.

Sin embargo, en el vial inferior, así como en la esquina inferior izquierda de la plaza se encuentran dos paradas del "tram". Parece ser que se entendería la zona sur como la de llegada, sin embargo parece poco coherente pues mismamente se encuentra zonificada y separada de el resto del espacio, y la diagonal inferior es de menor calado que las superiores.

En cualquier caso, se establecería un centro convertido en plaza elevado de lo que geométricamente sería el centro de la gran pieza contenedora, que parece continuar prácticamente hacia la entrada sur del recinto.

Dentro de la propia vertebración de la plaza podemos sacar ciertas conclusiones a partir de la figura 35 que aquí se muestra.

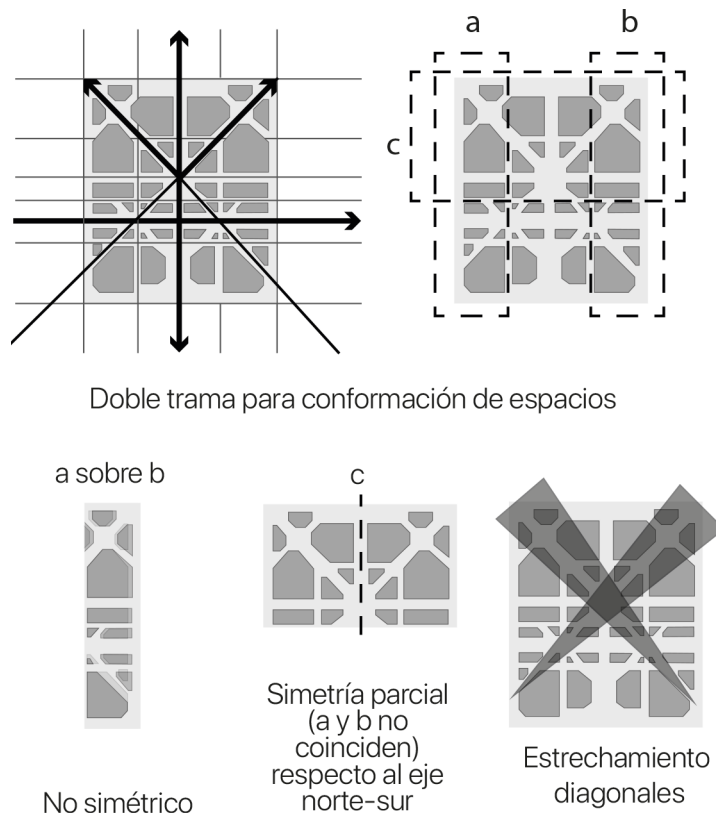


Figura 35: Esquemas Plaza de Armas 1912. Elaborado por el autor.

Desde la perspectiva de un primer vistazo rápido, la disposición podría parecer simétrica, sin embargo, no lo es. Primero porque, como se comentaba antes sobre la trama urbana, el eje horizontal hace que en esa dirección no lo sea, y posteriormente, sobreponiendo reflejada las zonas a y b del esquema, podemos apreciar como la zona bien tiene más fondo edificable, y por tanto, mayor tamaño.

Del mismo modo, ambas zonas en la zona superior de la plaza si que guardarían una "simetría" respecto a las formas proyectadas, cosa que no ocurriría en la inferior y que puede apreciarse en

el esquema de a sobre b. Así mismo, llama poderosamente la atención que las diagonales que cruzan la plaza y se disparan hacia la ciudad o viceversa, se estrechan una vez pasado el centro de esta.

Pudiera deberse a que la compartimentación no es perfecta en su geometría. Mientras que las esquinas superiores conciden con los viarios proyectados, en el caso de los inferiores es distinto, no pudiendo trazar un centro perfecto. De igual forma, estos trazados tienen menos frente de espacio edificatorio así como anchura disponible.

Esta será por tanto la primera configuración que siga el espacio ferial de Fiera Campionaria al trasladarse a esta ubicación, hecho que se producirá definitivamente en 1923, pudiéndose acceder al área por dos entradas monumentales: Porta Domodossola y Porta Giulio Cesare, siendo la huella propuesta por el plan Beruto ya evidente: desde la puerta diagonal, Porta Domodossolase ingresa en el eje medio y al norte-sur desde Piazza Giulio Cesare.

En esos años se comenzará la construcción de algunos de los pabellones, incluso algunos que hoy en día están presentes en la CityLife como son los casos del Palazzo dello Sport o la Palazine degli Orafi, ambos en el eje perimetral de la zona.



Figura 36: Palazzo dello Sport (izquierda) y Palazine degli Orafi (derecha). Archivo de Fondazione FieraMilano.

Sin embargo, la mayoría de los pabellones seguían siendo de madera y desmontables, no sería hasta años más tarde cuando culminara realmente el proceso de "solidificado" de los espacios expositivos y demás funciones que albergara.

De hecho, viendo la planimetría de la ciudad en estos años de transición para la feria, entre 1923 y 1930 (figura 37) aproximadamente se puede ver como esta ni está conformada sobre toda la superficie existente, ni tiene una estructura clara. Del mismo modo, en estos años se desvinculará el área marcada en la figura 34 del recinto ferial, perteneciendo, por tanto a la ciudad "real", que se inserta en un tejido urbano fuera del perímetro de la Feria.



Figura 37: Zona FieraMilano en 1925. Cartografía de Vallardi.

Observando el plano superior de 1925, año en el que la feria continuaba constituyéndose en la zona, aparece la totalidad de la plaza con la composición antes comentada del Plan Beruto, y sobre ella, aparentemente como si de un sello se tratara, el emplazamiento del recinto ferial en el momento, sin viales, desplazado del eje longitudinal y terminando en un lugar "aleatorio", además de mostrar el Palazzo (1) y Palazine (2) anteriormente comentados.

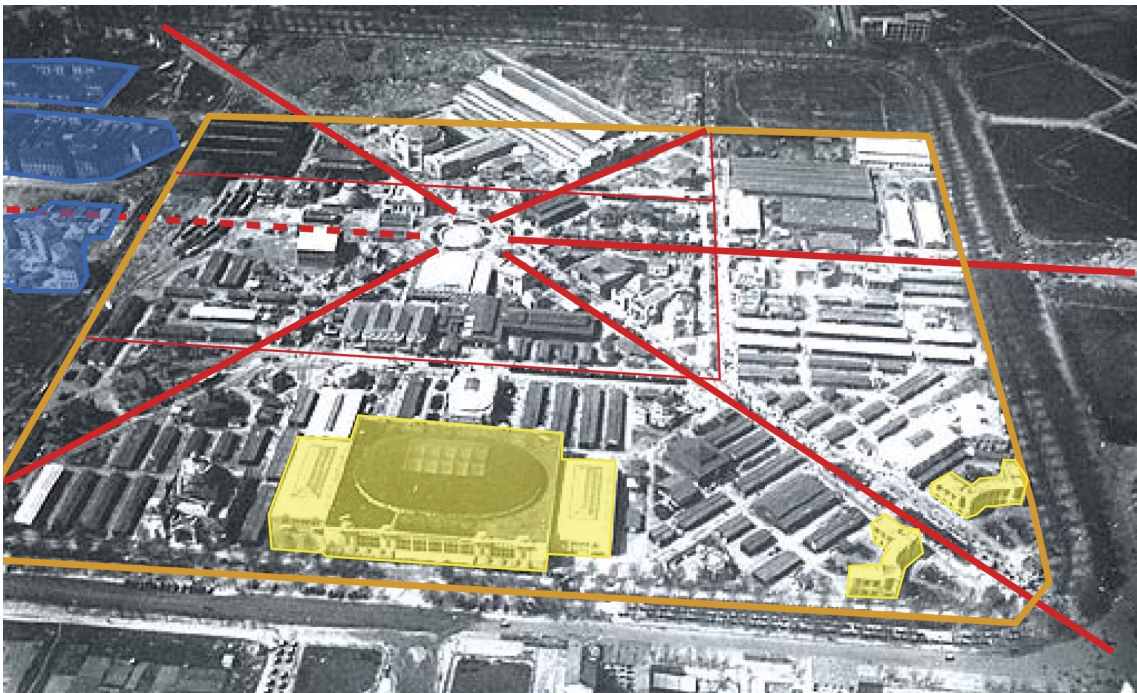


Figura 38: Fiera Campionaria en 1926. Elaborado por el autor, archivo de Fondazione FieraMilano.

Viendo la figura 38 ciertamente se asemeja al plano anterior mostrado, no obstante, el perímetro (naranja) se ve recogido hasta un vial norte-sur, y por lo tanto en la figura 37 estaría su construcción hasta ese punto. Sin embargo, sigue existiendo el eje principal (rojo) hasta llegar a la fuente que hace de punto focal, continuando de una forma más difusa (rojo punteado) hacia la villa (an azul), donde ya se empiezan a construir casas señoriales.

Será por tanto un proceso de sucesiva transformación, de cambio de unas primeras alineaciones temporales hasta constituirse un proyecto global fijo, de cambio de piezas y usos paulatinamente, por lo que para este estudio, analizaremos momentos puntuales en el tiempo para que el desarrollo haya sido efectivo y podamos apreciar diferencias.

No obstante, no deja de ser interesante esta evolución de la que antes se hablaba, por lo que se realiza la siguiente figura (39) con objeto de entender mejor como se ha llegado hasta los distintos momentos escogidos.

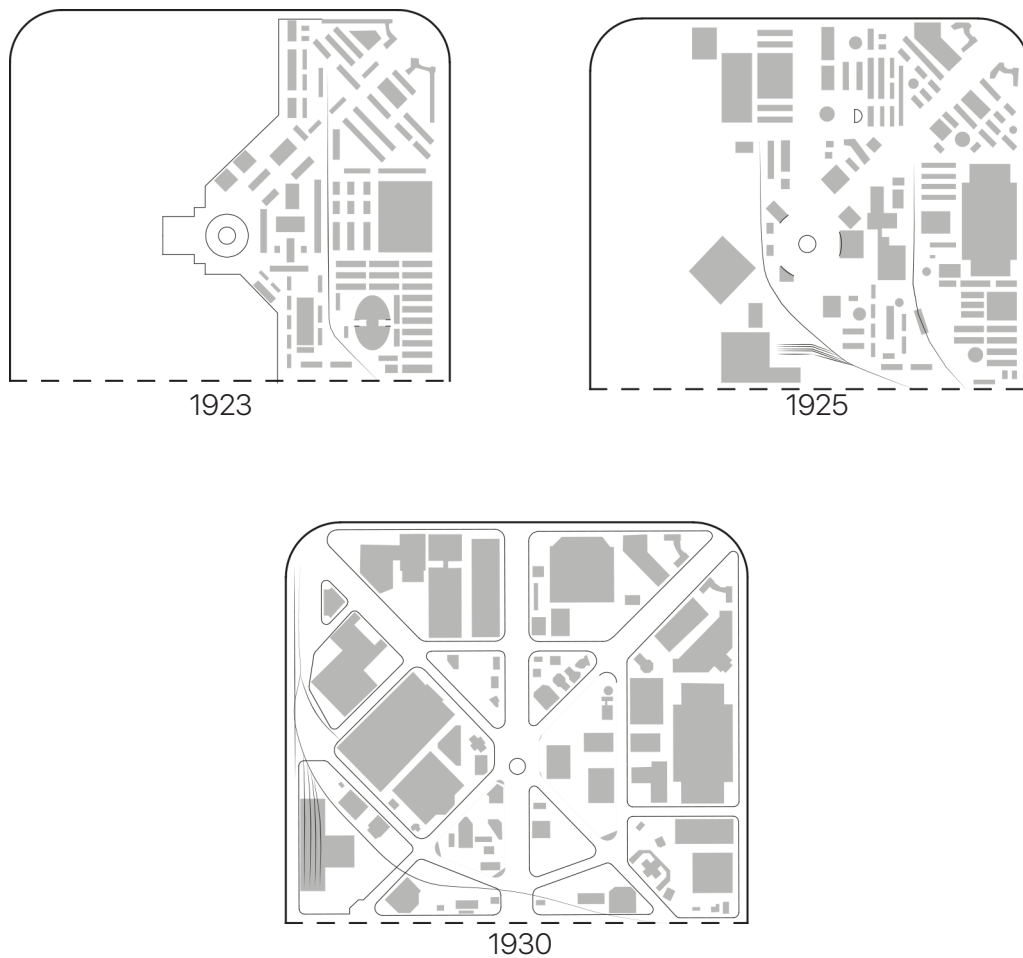


Figura 39: Fiera Campionaria en 1923, 1925 y 1930. Elaborado por el autor.

Como se ve, el desarrollo del recinto ferial es gradual, pasando de pequeños pabellones dispersos sin una estructura clara, propio de la temporalidad de las muestras, a un crecimiento de estos y una disposición marcada. Será en 1930 cuando se complete la estructura trazada en el plan y la Fiera sea un proyecto consolidado y autónomo, un ente desarrollado sobre una ciudad que presenta ya la tendencia de crecimiento.

Entorno a 30 años después de la aprobación del plan maestro, este se ve afianzado, y la estructura viaria que vertebrará el territorio ya se muestra presente sobre él, sin embargo, pocos son los cambios en forma de edificación, por lo que no suscita un real interés analizar el momento en el que se ve completada la Fiera con el entorno urbano inmediato (Figura 40).



Figura 40: Superposición Milán 1930 sobre 1910 y Fiera Campionaria. Elaborado por el autor.

El eje norte-sur une las dos nuevas puertas Giulio Cesare y Carlo Magno y tiene una sección constante de 40 metros. Es al mismo tiempo un eje de simetría de la estructura compositiva. La grande e inusual Piazza Giulio Cesare, ubicada al sur del área, fue construida en 1929 con el objetivo de obtener la entrada principal a la Fiera.

Esta mientras seguirá desarrollándose según el proceso anteriormente seguido, construyendo edificios y pabellones cada vez más grandes y compactos que vengán a sustituir los pequeños y dispersos anteriores.

Por otro lado, se comienza a plantear la idea de trasladar la Fiera fuera de la ciudad, casi en forma de sobre aviso de lo que terminará ocurriendo, surgiendo desde la Municipalidad de Milán tras

el desmantelamiento de las infraestructuras ferroviarias "*Scalo Farini*" en 1937, tras lo cual son evidentes el potencial especulativo y el beneficio económico que las administraciones podrían haber obtenido (Andreola, F., 2011).

Sería por tanto un proceso de los tantos que afectarían a la ciudad en los mismos términos, y que hoy en día se siguen dando, poniéndose a disposición del ayuntamiento y grandes grupos inversores enormes superficies sobre la que edificar. No obstante, el traslado no se produce y en el año 1938 se define y aprueba el estatuto de la Autoridad de la Fiera, estipulándose entre el Municipio de Milán y la Autoridad de la Fiera, según el cual el Municipio posee las áreas no construidas dentro del recinto ferial, dejando las áreas edificadas de propiedad de la Fiera. (Ibid, pp. 31).

El hecho que sí cambiaría sustancialmente el espacio ferial se produciría a partir de junio de 1940, cuando Italia entró en la guerra junto a Alemania y, a fines de 1942, el bombardeo de tropas aliadas se intensificó en la ciudad de Milán.

Los cuatro días que transcurrieron a mediados de agosto de 1943 resultaron ser catastróficos para los grandes monumentos de la ciudad y para la Fiera en sí: el daño causado ascendería a aproximadamente el 70% del total de la construcción.

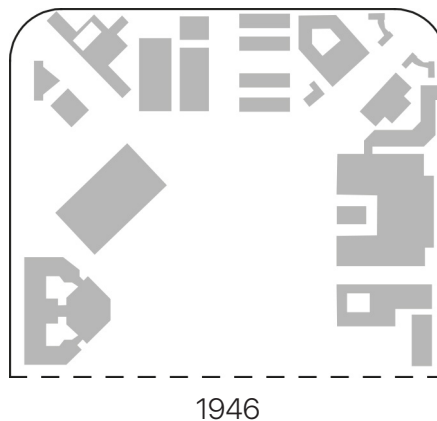


Figura 41: Fiera Campionaria en 1946. Elaborado por el autor.

De este modo, se eliminan todos los edificios pequeños en el centro del área, mientras que los pabellones de las áreas perimetrales se pueden salvar parcialmente. A partir de 1946 en el área de la Fiera, una sucesión frenética de fases de construcción renueva completamente el patrimonio edificado en el período anterior a la guerra.

Los únicos edificios aún reconocibles en esta fase son los dos Palazzine degli Orafi, el Palazzo dello Sport y el Pabellón de la industria Gráfica y Libros de Gio Ponti y Lancia.

El diseño planimétrico de posguerra del plan de área de estudio se modificará radicalmente a lo anteriormente conocido con respecto a la simetría y la rigidez de la planta. Desde 1946, el arquitecto De Finetti fue componente de la junta directiva municipal y preparó un estudio para reformar el plan vial interno.

En el se mejora la avenida de la industria (el eje diagonal), coloca una plaza de forma hexedra en el centro de la zona siendo la nueva Piazza Italia e interrumpe la diagonal desde el suroeste al sureste, redefiniendo una planta en forma de T.

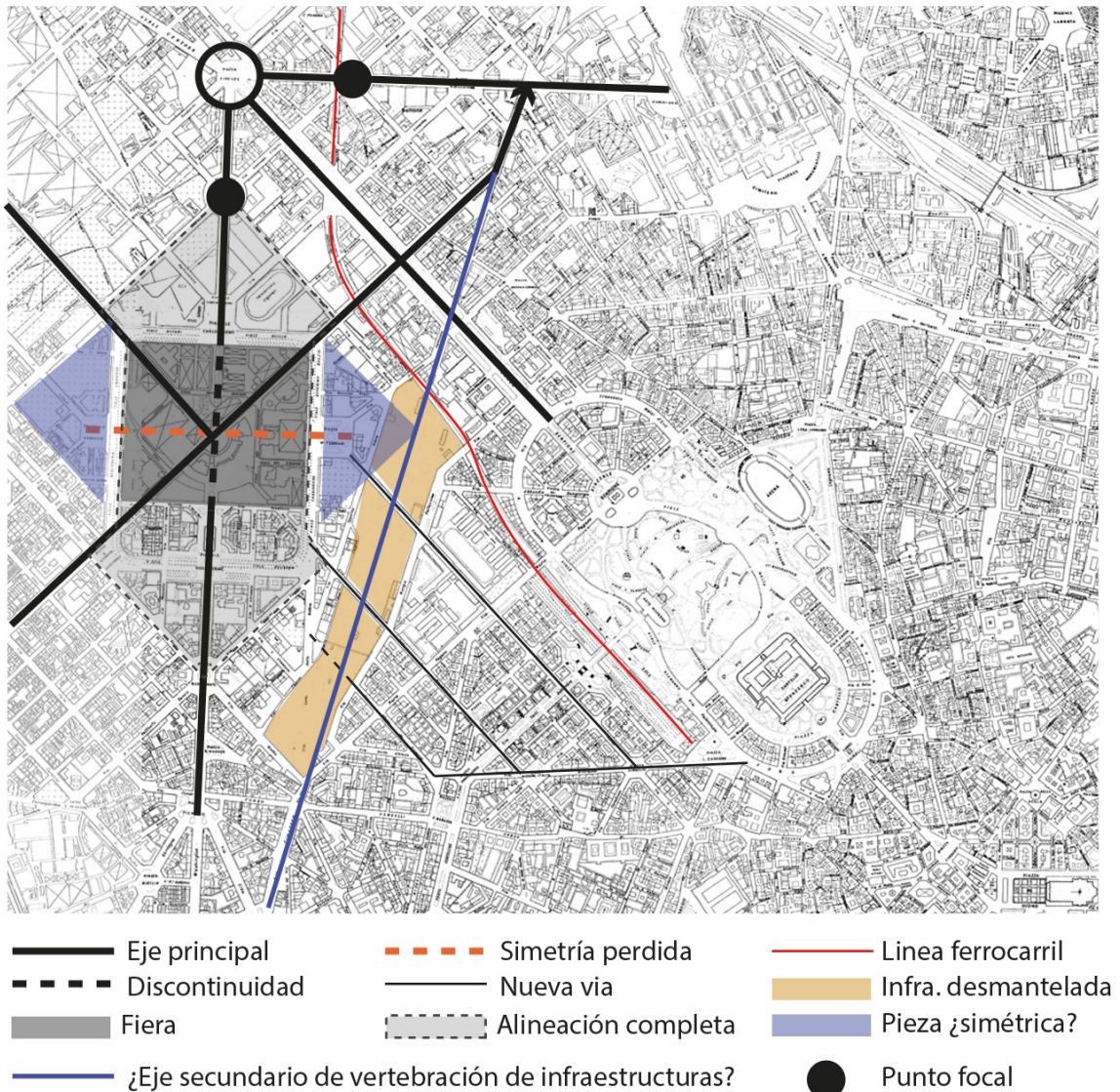


Figura 40: Esquema Fiera en 1946 de posguerra. Elaborado por el autor.

Como se puede observar, la diagonal que ahora es la vía principal consigue encontrar la continuidad que antes carecía al encontrarse con la línea ferroviaria finalmente soterrada, formando una "T" con la diagonal opuesta con punto de encuentro en la nueva plaza central, perdiéndose a su paso por esta la simetría horizontal que vertebraba el conjunto.

Quedaría por tanto definido así la nueva forma a su alineación final, en la que al lado izquierdo de la plaza forma una cuña triangular que pudiera repetirse en el derecho (en azul) según la nueva disposición de la infraestructura ferroviaria a la que la antigua Plaza de Armas se fijaba.

Esta podría contener un eje transversal (en azul) que conectara con la diagonal principal, no obstante, las vías trazadas son las oblicuas a la plaza encontrándose paralelamente en la trama urbana al parque Sempione, y tan solo la central tendrá una continuidad reducida en el recinto ferial.



Figura 41: Imagen Fiera en 1946 de posguerra. Archivo de Fondazione FieraMilano.

Esto tuvo que ser el comienzo de un proceso de realineamiento progresivo del centro de exposiciones en el interior de la trama urbana y esta fase habría seguido, según su idea, varias medidas que habrían llevado a una reintegración total del área en el tejido circundante.

En 1948, precisamente, De Finetti define un Plan Regulador General, concluido en 1951, que contempla siete fases para cancelar la anomalía topográfica trazada por el Plan Beruto (Figura 42), basándose sobre todo en el fortalecimiento del eje Gattamelata-Monti, interrumpido por un borde de la zona.

En 1951, sin embargo, De Finetti renunció y, lamentablemente, este proyecto se cerró definitivamente (Andreola, F., 2011).

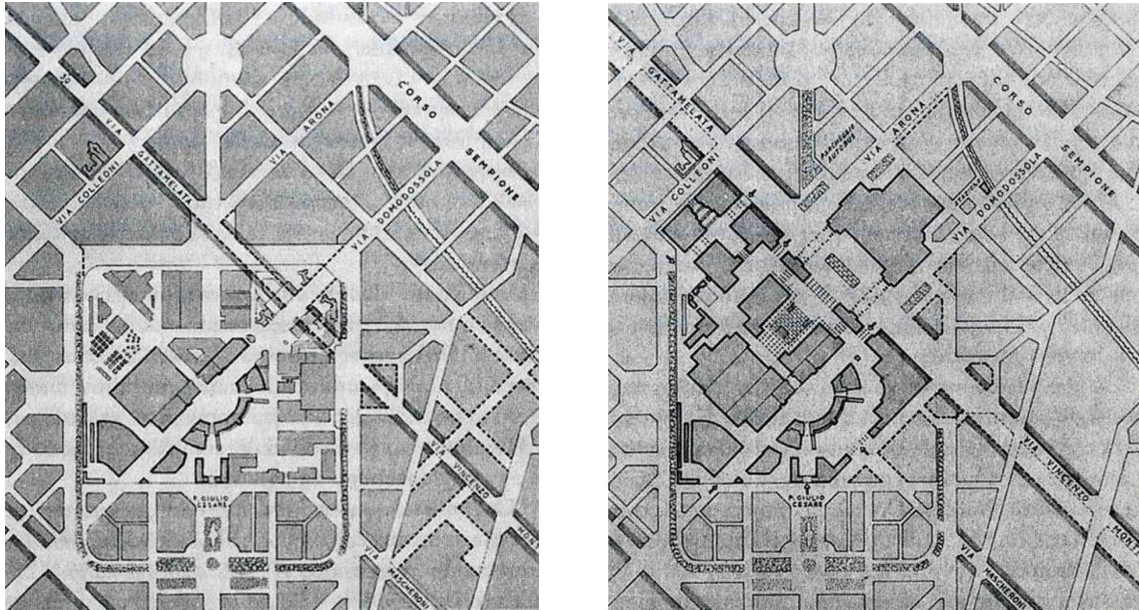


Figura 42: Fiera según PRG y proyecto de De Finetti. Extraído de Andreola, F, 2011.

Como se muestra en la imagen superior, se plantea la construcción de edificios en la esquina superior izquierda, como a posteriori ocurriría, sin embargo, con la cancelación del proyecto, la Fiera continuaría evolucionando según el plan previsto y las modificaciones anteriormente desarrolladas.



Figura 43: Fiera Campionaria en 1947, 1953 y 1959. Elaborado por el autor.

A finales de los años sesenta, la Fiera alcanza más de 220.000 metros cuadrados de superficie ocupada, y su imagen alcanzará sustancialmente su integridad antes del gran cambio que la convertirá en CityLife, apareciendo en los años setenta problema de insuficiencia, lo que traerá a la luz la idea de trasladar la Fiera a un área más externa.

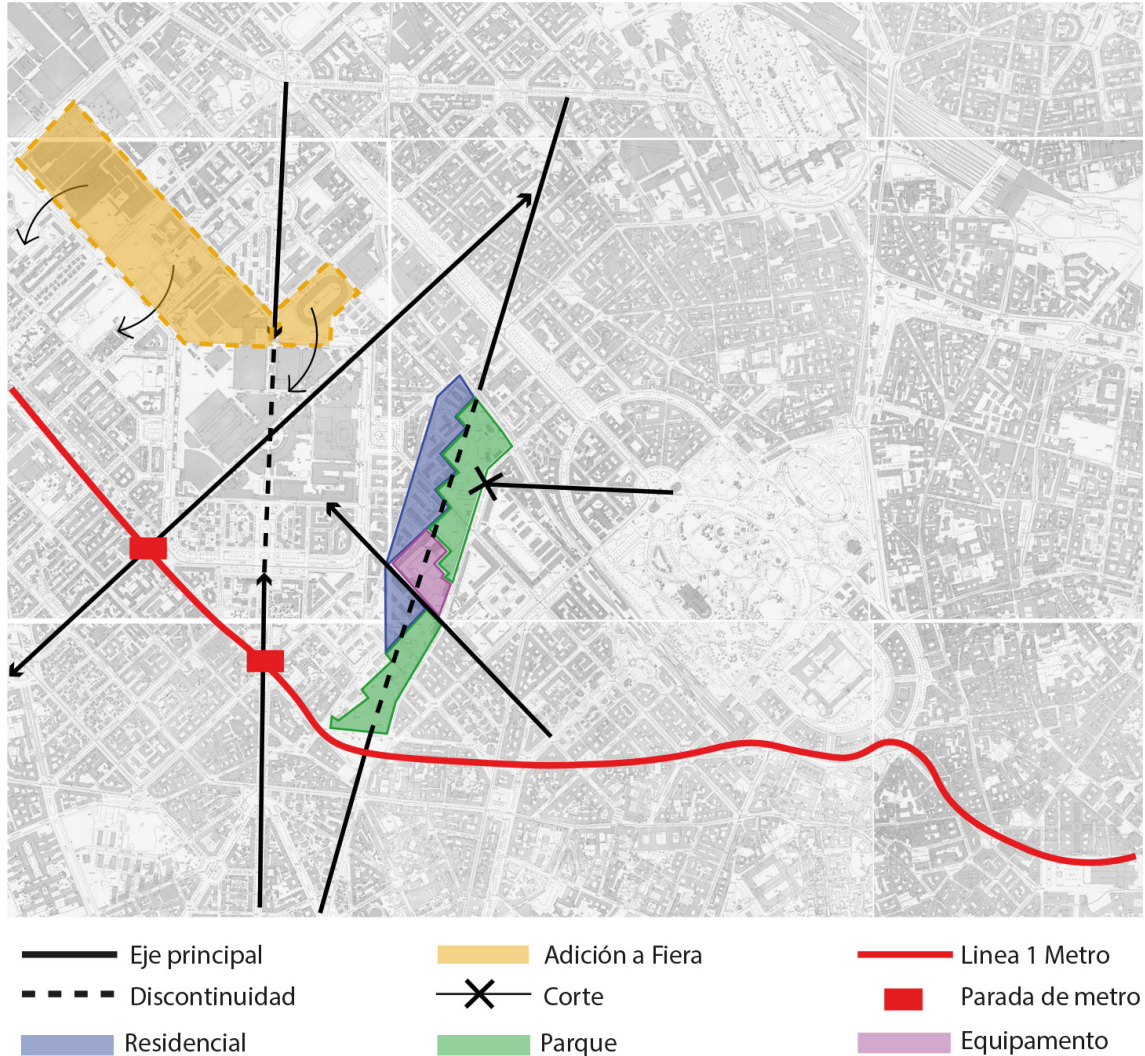


Figura 44: Esquema Fiera en 1965. Elaborado por el autor.

Como se ha comentado, la Fiera adquiere una composición medianamente definitiva, los cambios en el futuro serán pocos, e influirán principalmente en la zona superior izquierda, donde ya se aprecia desde años anteriores una adición que rompería con el esquema tradicional rectangular del ámbito de estudio.

Esta aparecerá como espacios dedicados igualmente a la feria, tras la búsqueda de soluciones para albergar más capacidad debido a la demanda e importancia de esta. Igualmente se tomará el velódromo como un elemento más del recinto.

Pese a esta ruptura del esquema, debido quizás a las nuevas planificaciones urbanas, en las que no se tiene profundamente en consideración la simetría y la racionalidad pura, sino el buen hacer y funcionamiento de los espacios, los ejes marcados siguen permaneciendo intactos.

De hecho, un año antes, en 1964, se inauguraría la primera línea de metro de la ciudad, teniendo sus dos paradas más próximas al área de estudio en su zona sur, una de ellas, en la diagonal principal, y la otra, más alejada, en línea recta según el eje primitivo norte-sur, para un ingreso desde la Piazza Giulio Cesare.

Por otro lado se da solución al proyecto que terminaría con el espacio infraestructural próximo a la Fiera, optando por un compendio mayoritario entre zona residencial para vivienda social, y parque, además de algunos espacios de equipamiento.

Si bien parece acertada la opción propuesta, especialmente por la serie de viviendas sociales que ven mejoradas sus condiciones con los espacios verdes, la alineación resulta un tanto extraña por el escalonamiento continuo que toma, queriéndose adherir a la acera más próxima a la Fiera y terminando de un modo, quizás inconcluso con la trama urbana existente.

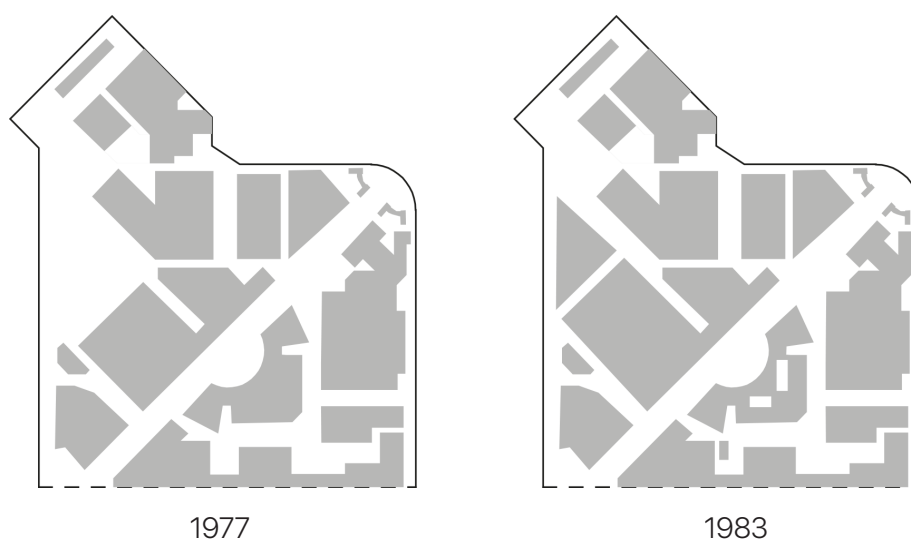


Figura 45: Fiera Campionaria en 1977 y 1983. Elaborado por el autor.

Debido a la evolución y la especialización lograda en muchos sectores en la Fiera, los salones creados a lo largo del tiempo en el evento de abril, a menudo dieron lugar a exposiciones especializadas. Este nuevo modo de feria comienza en los años setenta, cuando se produce la apertura de las puertas del recinto ferial: 308 días de los 365, para un total de 32 eventos, sin embargo, apenas pocos cambios se aprecian en la distribución (Figura 45).

El público general ya no es fundamental para las ferias comerciales: las exposiciones a menudo están reservadas para la gente especializada de los diversos sectores y otras solo incluyen algunos días de apertura al gran público.

En la década de los 80, debido las graves deficiencias logísticas detectadas en los espacios de exhibición de Fiera Milano, se inició el proyecto de expansión hacia el norte en las antiguas áreas

de Alfa Romeo, y que continúa con la adición al recinto ferial anteriormente comentado, para lo cual se encarga al arquitecto Mario Bellini, quien elabora una propuesta para el proyecto de reorganización interna del recinto ferial existente y se encarga del diseño de los nuevos pabellones, proponiendo realizar una megaestructura continua de 106.000 metros cuadrados.

Así, el proceso de construcción finalizó en 1997 cuando finalmente se inauguró la extensión de la Feria con el nuevo Portello, mientras que la idea de trasladar la Feria a Rho-Pero ya se había tomado en 1994.

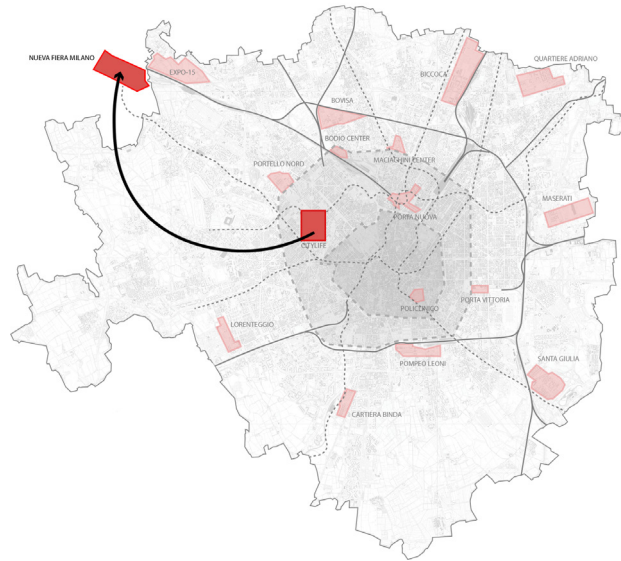


Figura 46: Área Fiera y Nueva Fiera. Elaborado por el autor.

De forma que el nuevo edificio perderá el motivo de su existencia y en tan solo diez años, con la actividad completa del nuevo Polo a las afuera de la ciudad, ya operativo para organizar los eventos programados, resultará ser superfluo y carecerá de una función específica.

En el momento que se programa la renovación casi completa del ámbito de estudio, y la Fiera se traslada a su nuevo Polo externo, quedaría por concluido este epígrafe en el que se analiza la forma y transformación durante la zona del área y la trama urbana que la rodea, pudiendo hacer una distinción seguidamente de las propuestas presentadas y el proyecto ganador, que apoyará las conclusiones finales.

4.4. Recalificación y concurso. Estudio de propuestas seleccionadas

Cuando el éxito de la Fiera estaba en sus máximos valores debido a la buena economía que acompañaba el momento, esta se considera inadecuada tanto por los espacios disponibles, que ahora serían insuficientes, como por el estado de conservación y habitabilidad de algunos pabellones, así como para las infraestructuras externas y para su posicionamiento en la ciudad.

De este modo se vuelve a abrir el debate sobre la mudanza a un área externa de la ciudad, donde podría expandirse libremente y no causaría las dificultades en ella debido a la magnitud del tráfico de personas, y especialmente de transporte que involucraban cada evento.

Desde finales de los años 90 hasta 2004, la Fiera ocupaba un área de 440.000 metros cuadrados, lo que es extremadamente inconveniente para una ciudad por su ubicación en un área difícil y polémica en términos de tejido viario, siendo demasiado incómodo para permanecer en Milán por su magnitud, y paradójicamente demasiado pequeño para ser una Fiera en el apogeo del comercio internacional.

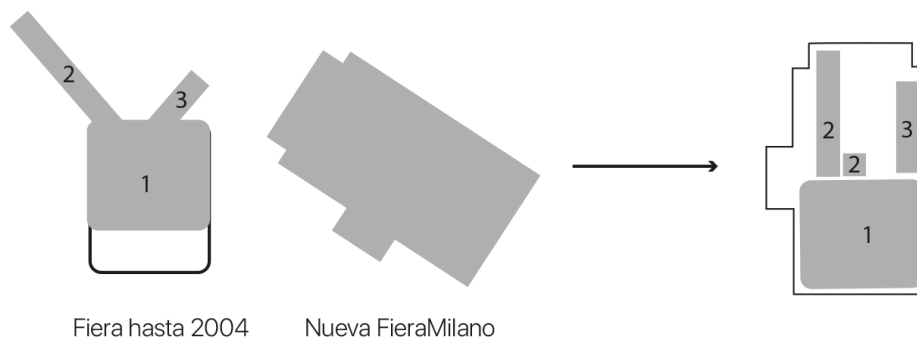


Figura 47: Esquema de superposición de volúmenes. Elaborado por el autor.

De hecho, haciendo el ejercicio de superposición de las áreas del antiguo recinto ferial sumándole el nuevo megaedificio edificado antes del traslado y el velódromo apropiado con el nuevo Polo ferístico propuesta por el arquitecto Maximilian Fuksas como resultado de un concurso internacional privado organizado por la Fundación Fiera Milano en 2001-2002, se observa a simple vista la diferencia de escala.

Además habría que añadirle que el nuevo proyecto es un volumen mayormente compacto, por lo tanto, la diferencia de superficie construida sería aún más notable. Del mismo modo contaría con un espacio de aparcamiento con el que la ex Piazza d'Armi no podría competir y estaría comunicado mediante metro, autobuses y trenes, encontrándose próximo al aeropuerto de Milano Malpensa, siendo la dirección de desarrollo urbano aparentemente predominante de la ciudad.

Con todo ello, el movimiento parece claro y bastante lógico, fuera aparte de los motivos económicos que destacan en todo este tipo de operaciones: mayor capacidad y nuevos pabellones, mayor espacio de estacionamiento y comunicación fluida mediante transporte público y privado, sin entorpecer el tráfico de la ciudad, especialmente en un lugar tan céntrico.

Sin embargo, la pregunta en este punto parece evidente: ¿Qué ocurre ahora en un reconocido área de la ciudad, de dimensiones magníficas y que ha albergado la misma función desde hace casi cien años atrás, cuando esta apenas se desarrollaba a extramuros?

Como se comentaba a principios del estudio, nos encontramos en una época de grandes cambios, en forma y función, y este caso, pasará a ser uno de los más representativos. Para ello, tenemos el siguiente imagen como punto de partida.

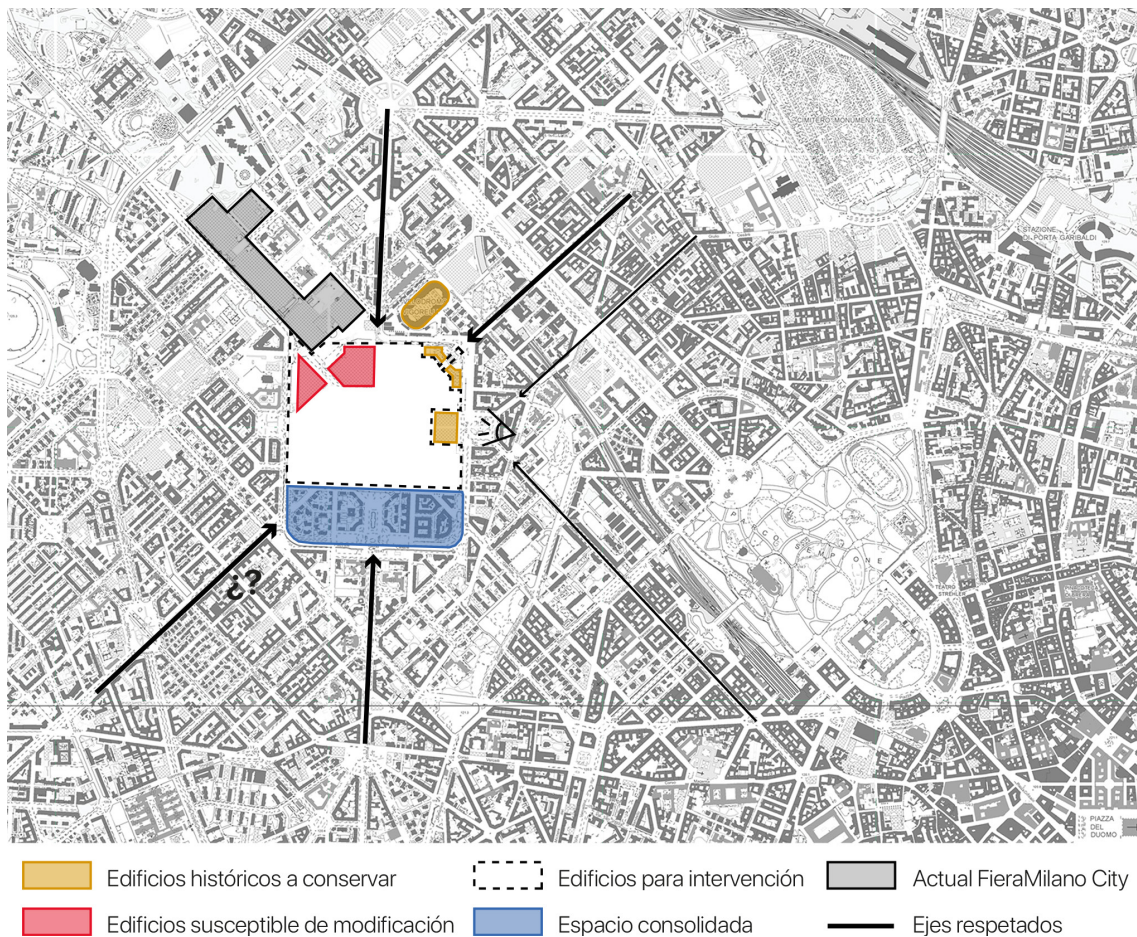


Figura 48: Esquema área de intervención en 2004. Elaborado por el autor.

En el año 2003 Fiera Milano se convierte en una fundación de derecho privado, aprobando un estatuto de la Fiera Internacional Autónoma de Milán (Fondazione Fiera), obteniendo así la propiedad de todos los activos inmobiliarios y, por lo tanto, el poder para decidir sobre el destino de la zona del recinto ferial histórico.

Será un año más tarde, en 2004, cuando se realice una variante de planificación urbana necesaria para cambiar el destino funcional del área, saliendo a concurso internacional promovido por la Fondazione Fiera Milano, dirigido a la disposición, transformación y venta del área del antiguo recinto de la Fiera, siendo una de las operaciones más discutidas en el área de arquitectura urbana de Milán y que atraerá a los grandes inversores para realizar una de la mayores transformaciones a la que la ciudad deberá enfrentarse.

El área se entregará a la empresa ganadora después de la aprobación del Plan Integrado de Intervención por parte del Municipio de Milán y Fondazione Fiera Milano actuará como garante hacia el comprador de la posibilidad real de llevar a cabo el proyecto en todas sus partes (Andreola, F., 2011).

El área de interés se extiende por más de 255,000 metros cuadrados y está "situada en un tejido urbano de calidad, ampliamente consolidado" (Ente Autónomo Fond. FieraMilano, 2003) con unas indicaciones de diseño del área como resultado de un análisis no particularmente profundo de las necesidades reconocibles en el área de intervención, o más generalmente en la ciudad.

Como se muestra en la figura 48, la villa se mantendrá como área plenamente consolidada en la zona, así como dos de los edificios históricos anteriormente comentados (Palazzo dello Sport y Palazine degli Orafi) para mantener con el primero la primera visión desde la Piazza VI Febbraio, y el segundo como muestra de la diagonal que durante tanto tiempo predominó en el recinto ferial.

Por otro lado, se predispondrá la capacidad a los arquitectos de decidir la finalidad de los edificios de reciente construcción (marcados en rojo), así como la re-funcionalización del velódromo Vigorelli y el área de intervención, las determinaciones serán las siguientes: una combinación de funciones gratuitas (especificando solo los usos no compatibles) para prever actividades productivas no saludables y centros comerciales o supermercados), el 50% del área de se utilizará para espacios públicos y parques urbanos, y debe acoger la reorganización de los mismos y las infraestructuras de movilidad.

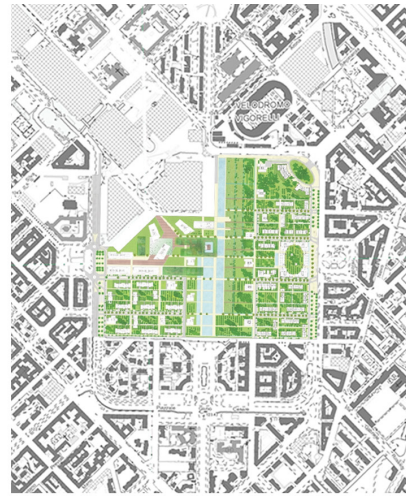
Serán nueve las propuestas que Fundación Fiera Milano toma como interesantes y, en su mayor parte, bajo la firma de grandes nombres de la arquitectura de la talla de Rem Koolhaas, Richard Rogers, Jean Nouvel, Zaha Hadid, Norman Foster, Rafael Moneo, Daniel Libeskind o Renzo Piano, entre otros muchos, y todos bajo el nombre de grandes empresas inversoras y constructoras.

Estas contendrán las directrices del proyecto que, sin embargo, se antojan extremadamente generales, englobando las indicaciones generales de las características que se consideran necesarias para prever en el área de transformación.

Para el estudio de las propuestas de intervención, tomaremos las cinco que más lejos llegaron en el concurso, centrándonos en la ganadora y las dos finalistas, de todas las presentadas.



AIG - Lincoln Italia



GreenWay - Borio Mangiarotti



Risanamento



Pirelli Real Estate



CityLife - Generali

AIG - Lincoln: David Chipperfield, Dominique Perrault, Foreign Office Architects, S.O.M. London, Michele De Lucchi, SANAA, MVRDV, Aukett + Garrett, Land, Buro Happold LLC.

CityLife - Generali: Pier Paolo Maggiora, Arata Isozaki, Zaha Hadid, Daniel Libeskind.

Greenway - Borio Mangiarotti: Jean Pierre Buffi, Antonio Citterio, Michel Desvigne, Anna Giorgi, Ermanno Ranzani, Pier Luigi Nicolini, Italo Rota.

Pirelli Real Estate: Renzo Piano Building Workshop.

Risanamento: Foster&Partners, Frank O. Gehry, Rafael Moneo, Cino Zucchi, Richard Burdett - LSE Cities, URB-A-M

Bajo una primera impresión, aparte de la coincidencia en las propuestas de respetar las edificaciones propuestas para su rehabilitación y conservación (a excepción de Renzo Piano, que realiza una modificación en una de ellas) obtendríamos dos similitudes claras: la primera de ella es la poca o nula modificación de los edificios de la actual FieraMilano City (en rojo en la figura 48 y la predisposición de los arquitectos a contruir en altura, variando entre ellas el número de torres proyectadas.

Con ello, será interesante realizar un compendio de las edificaciones en altura existentes o bajo construcción en un espacio temporal similar, así como la época en la que se erigieron modificando la visual de la ciudad.

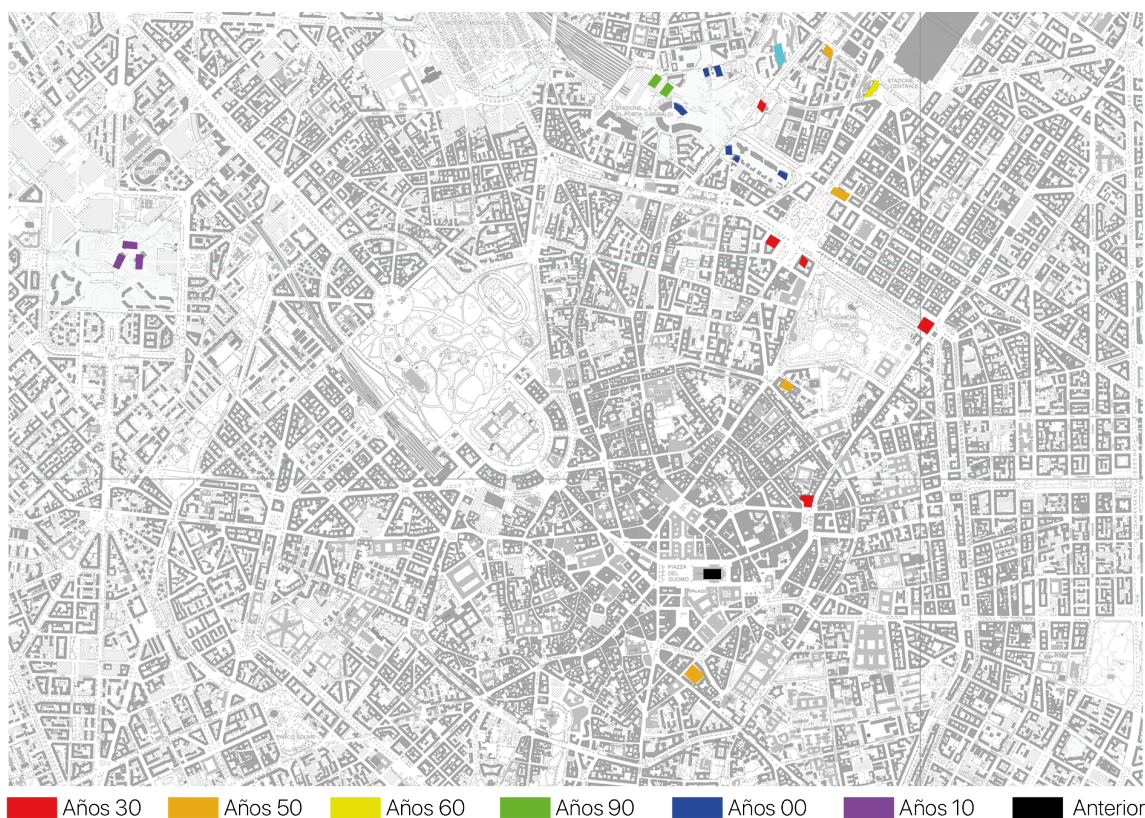


Figura 50: Rascacielos de Milán. Elaborado por el autor. Fuente: Wikipedia

Se observa una acumulación de rascacielos predominante en el norte del centro histórico, dirección "preferida" para el desarrollo urbano como se ha comentado anteriormente, apenas interrumpido por la conocida Torre Velasca y la aguja del Duomo, desvinculándose así del skyline las torres propuestas para la ex-Fiera.

De distintas épocas, sería recalable las dispuestas en Porta Nuova (ver Figuras 1 y 7) donde las últimas construidas son prácticamente coetáneas a las del ámbito de estudio dando forma y simbología a la disposición de la ciudad a tratar de mostrar su modernidad, y desvincularse del resto de ciudades italianas con objeto de asimilarse a las grandes capitales europeas, en la otra gran operación de transformación milanesa para una activación urbana.

Dicho lo cual, podemos comenzar a desmenuzar las propuestas y para ello, comenzaremos con las dos primeras: AIG y GreenWay. La decisión de agrupar el análisis de los proyectos podría tomarse desde muy diversos puntos de vista, tantos como la propia arquitectura tiene: por sus similitudes conceptuales o diferencias, así como las formales, económicas y financieras o desde un prisma en el que destaque lo urbanístico. Sin embargo, y teniendo en cuenta que la finalidad es formar una visión crítica, se comenzará por los diseños que resultan, a juicio del autor, pero también de distintos colectivos y estamentos, más desconcertantes en su desarrollo y forma.

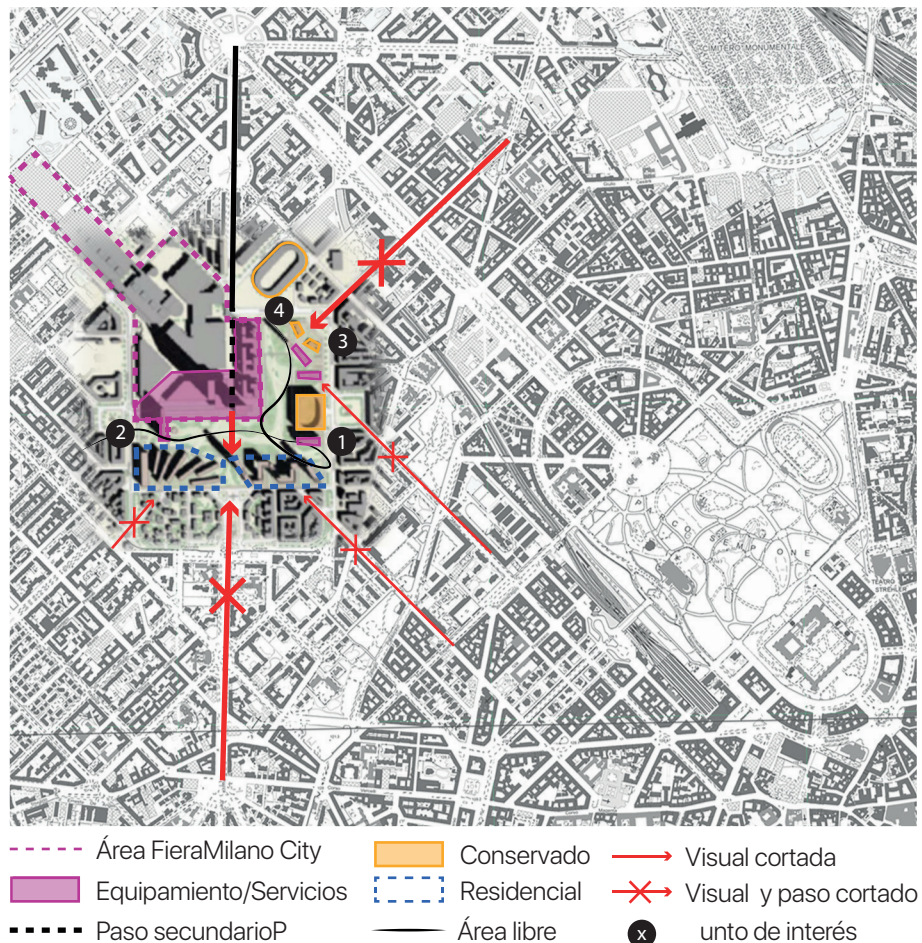


Figura 51: Análisis urbano de propuesta AIG. Elaborado por el autor.

El proyecto AIG, liderado por David Chipperfield y que cuenta con una amplia representación de diversos estudios, es el primero en caer de la terna de finalistas ya que se retirará antes del fallo del jurado.

Es, sin lugar a dudas, el más difuso de los presentados. Viendolo desde una perspectiva a escala ciudad (Figura 51) llama la atención la decisión de, sin contener formas orgánicas, romper con la marcada estructura que tuviera el recinto. De hecho, tan solo mantiene el eje vertical, que sin embargo, se verá encorsetado con la disposición del grueso de edificios terciarios, fundiéndose con la actual FieraMilano City, y que prácticamente con la esquina de uno de los edificios en altura dispuesto en la zona más cercana a la villa histórica, para luego continuar por la vía que continúa el trazado urbano hacia al sur.

Este proceso se ve repetido en todas sus direcciones, apareciendo siempre un edificio que corta, tanto formal como visualmente, las calles que dan al ámbito de estudio. En este sentido, destaca especialmente el punto 3, en el que centrado tras los edificios históricos que permanecen presentes, se ubica un rascacielos que, sin embargo, deja de sorprender viendo que el proyecto en ningún momento da importancia a ese trazado.

Algo similar ocurriría en el punto número 1, colocándose en el 2 un nuevo rascacielos, quedando entre medio el espacio dedicado a parques y jardines, que en forma de "L" reversada, llegaría hasta el velódromo, punto 4, sin hacerse realmente cargo de sus alrededores.

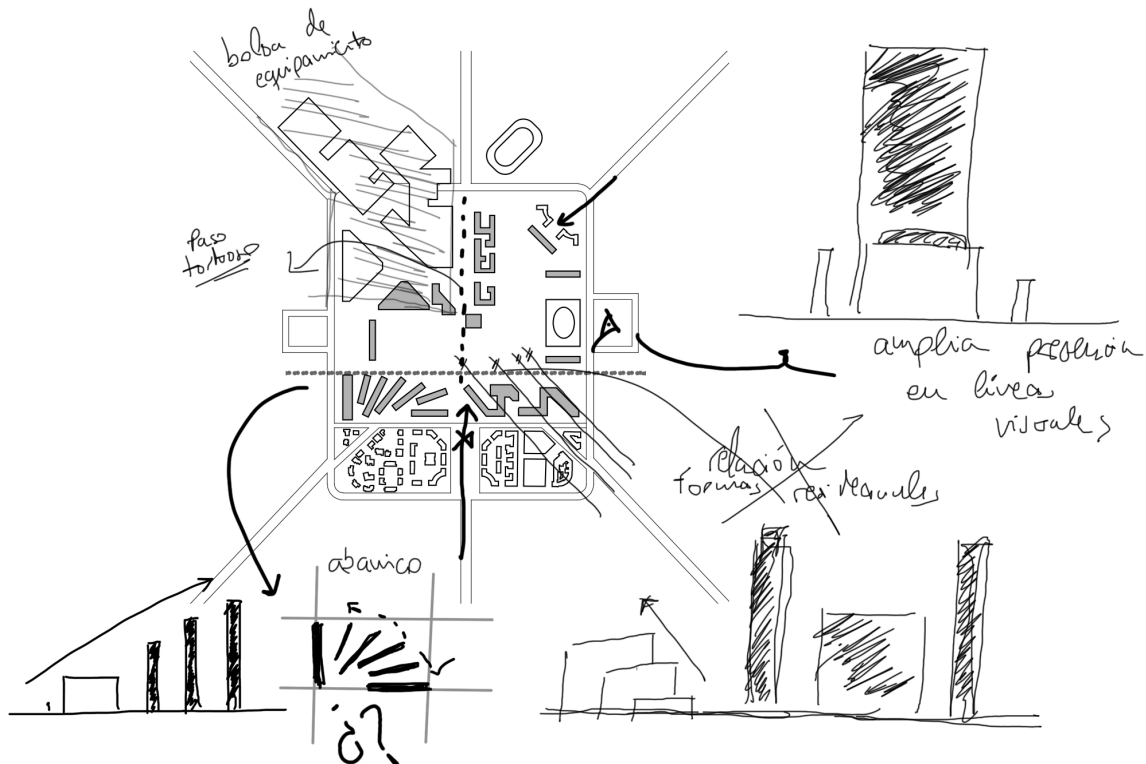


Figura 52: Esquema formal de proyecto AIG. Elaborado por el autor.

En este proyecto, lo que llama poderosamente la atención son los edificios residenciales, que si bien parece acertada su ubicación haciendo de paso intermedio entre las viviendas preexistentes y la nueva zona comercial, así como la apuesta por ganar altura progresivamente, la posición de las piezas en forma de abanico resulta realmente confuso.

Estas, con tan solo las dos piezas de los extremos alineadas a los viales presentes, toma una composición aleatoria, dando una imagen global pobre y caprichosa a todo el conjunto sur del recinto. Además, poco o nada tiene que ver con las formas de los edificios a los que se enfrenta compartiendo usos, pues estos si permanecen de forma paralela a la calle principal, pero pierde el principio de ganar altura de forma paulatina, haciendo aún más extraña la composición. Es curioso, conociendo la obra de David Chipperfield, como ha generado una disposición de espacios de tales características, quizá acusando la gran cantidad de arquitectos que conforman el proyecto.

Algo similar ocurre con la propuesta de GreenWay para la empresa Borio Mangiarotti, trazado también por un nutrido grupo de profesionales, siendo estos los que menor perfil mediático tengan. Esta apuesta por la racionalidad creando una serie de parcelas al trazar una retícula de líneas que siguen la alineación norte-sur, y su perpendicular, olvidándose así de las diagonales que durante la historia del recinto han estado presentes.

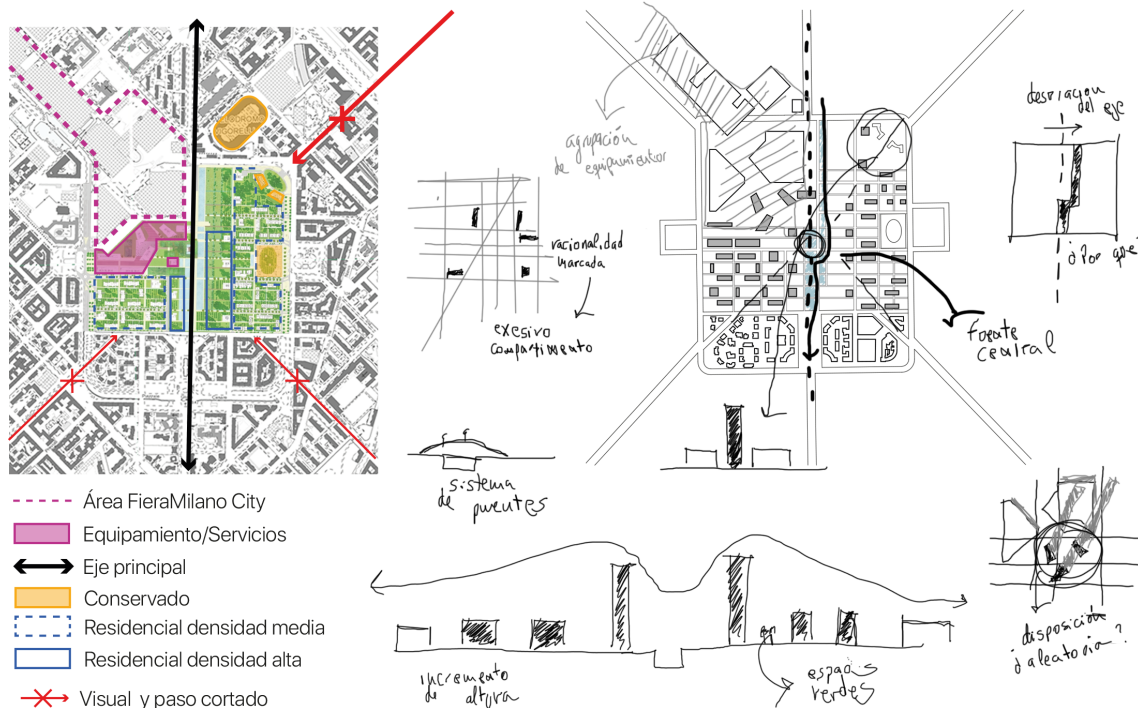


Figura 53: Esquema de proyecto GreenWay. Elaborado por el autor.

La apuesta por la rectangularidad le da cierto carisma de buena presencia sobre el plano, con abundancia de espacios libres, aumento de densidad y altura hacia el centro del proyecto y un vacío en él completado por un gran lago ortogonal que divide el área en dos partes, y que sin embargo, extrañamente, se desalinea del eje principal llegado a su punto central.

Se podría considerar como un olvido de la otrora monumentalidad del lugar, para darle una escala más humana al conjunto, con los espacios verdes como punto fuerte que da nombre al proyecto, y sin embargo se pierde en la acumulación de edificios en altura para suelo libre.



Figura 54: Imágenes de proyecto GreenWay. Archivo de Ordine degli Architetti di Milano

De hecho, tratándose de que las zonas residenciales pasen desapercibidas entre la trama urbana, si bien con una alineación diferente e inherente a la gran manzana que ocupa, el lago y su sistema de puentes se ven algo desproporcionados, especialmente para su construcción en el caso de que el proyecto hubiera sido materializado.

Por otro lado, y al igual que el proyecto anterior, no modifica los edificios preexistentes, nuevos e históricos, y adhiere a ellos la mayor carga de edificación terciaria, esta vez, con una disposición que rompe la ortogonalidad y se percibe de forma aleatoria igualmente.

Los siguientes proyectos, Risanamento de N.Foster, F.Gehry y Moneo, y CityLife de D. Libeskind, Z.Hadid y A. Isozaki, serán analizados conjuntamente debido a las similitudes encontradas entre ellos, siendo este último, ganador del concurso y por tanto, ejecutado.

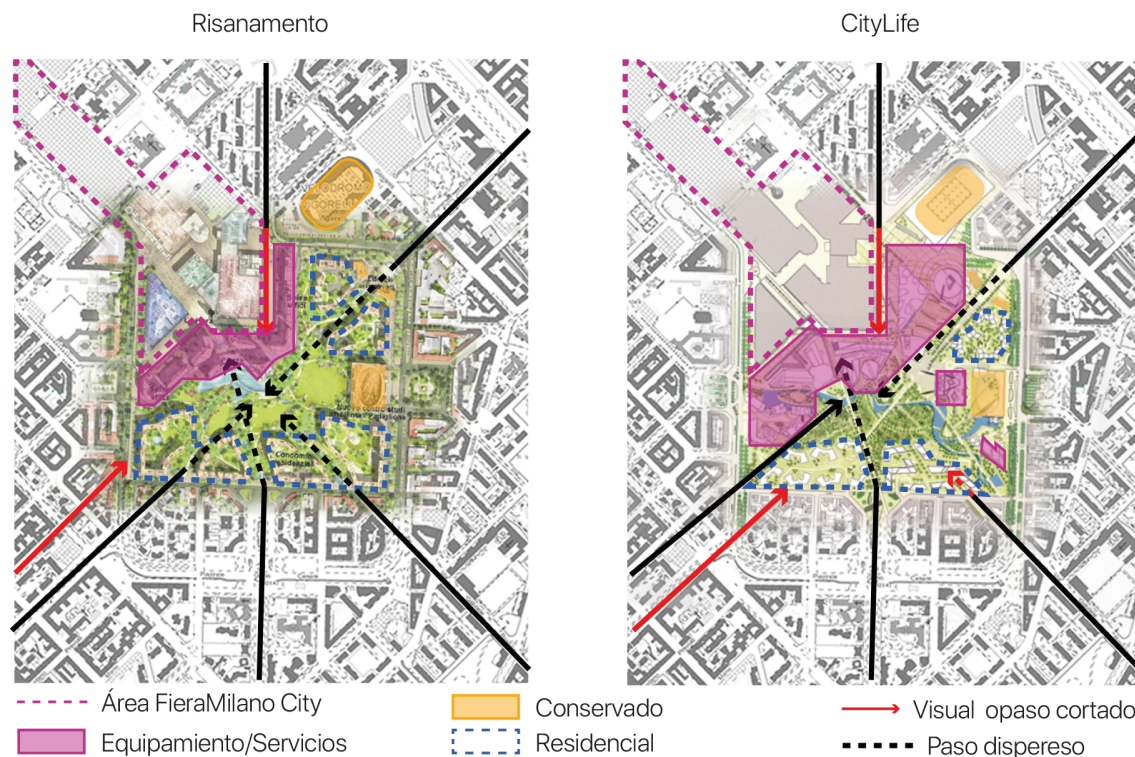


Figura 55: Esquema de proyectos Risanamento y CityLife. Elaborado por el autor.

En contrapunto a las propuestas anteriormente analizadas, estas dos propuestas se desarrollan mediante formas orgánicas como punto de partida, de la misma forma que mantienen los marcados trazados presentes desde la creación de la plaza, aunque de una manera mucho más liviana, casi simbólica, paradójicamente, contrario a los proyectos que se disponen a partir formas mucho más rotundas.

Ambos guardan muchas similitudes, especialmente desde su planteamiento como elemento urbano, de ciudad, y puede verse en la figura superior, como prácticamente los ejes, las zonas de

paso, tanto físicas como visuales, su disposición programática y de espacios libres además de utilizar el elemento agua en el eje central de los proyectos, así como alguna de sus volumetrías y ubicación de los grandes edificios en altura coinciden.

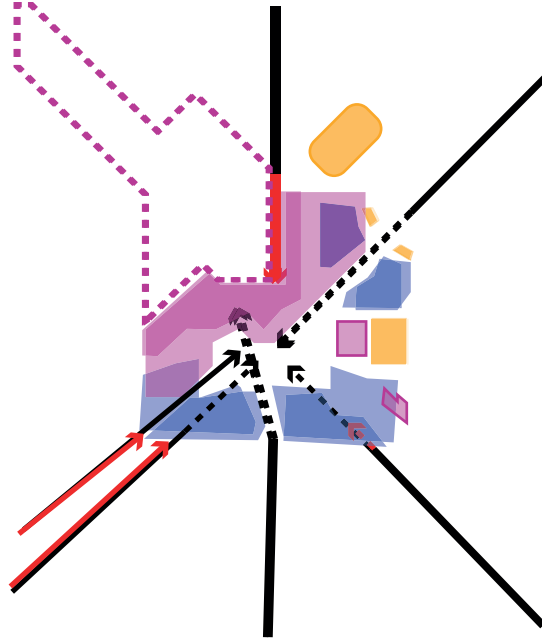


Figura 56: Superposición de esquema de proyectos Risanamento y CityLife. Elaborado por el autor.

Tal es así, que superponiendo las figuras dibujadas sobre los correspondientes masterplan, estas prácticamente coincidirían una sobre otra: ambas disponen la mayor carga de edificio residencial en la zona sur, junto a las viviendas ya existentes, con una altura intermedia entre estas y las grandes edificaciones de los proyectos, ubican las "bolsas" de otros usos entorno a la FieraMilano City, aunque sin utilizar las formas rotundas de estas, marcan el acceso de la diagonal tan comentada con edificación tras los volúmenes históricos presentes, pero sin desviar el paso o la visión entre ellos, y de igual forma sitúan el parque en la banda central, ambos dos conteniendo un lago.



Figura 57: Risanamento (iq.) y CityLife (der.). Archivo de Architettura Reciente y Ordine degli Architetti di Milano

Observando las imágenes de los proyectos (Figura 57), ambos se ven similares en su conjunto, aunque no en su forma. Mientras que la propuesta de Foster+Partners, Frank Gehry y Rafael Moneo se ve más compacta formalmente, con menor diferenciación en las alturas, y con mayor sensibilidad a la escala humana, no en su globalidad, pero sí cuanto más cerca se encuentran las piezas de el tejido urbano circundante, la liderada por Daniel Libeskind deja claro que serán tres los arquitectos que diseñarán el proyecto, y así dejan su sello personal en él.

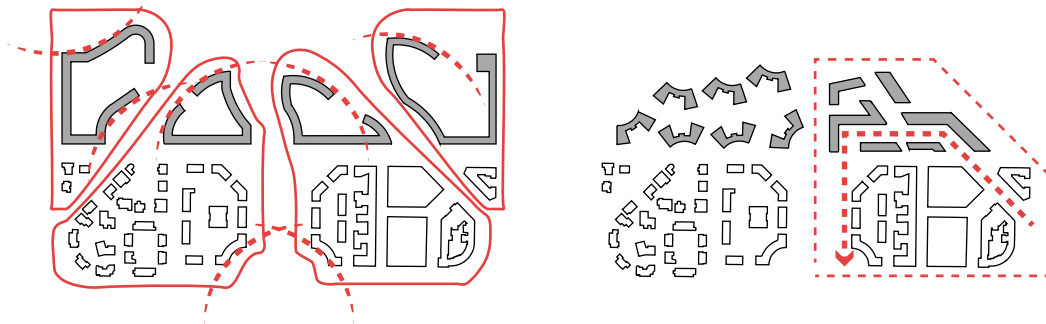


Figura 58: Edificios residenciales de Risanamento (izq.) y CityLife (der.). Elaborado por el autor.

Prueba de ello podría verse en la serie de edificios residenciales propuestos. En la imagen izquierda, encontramos la misma tipología para todo el área, en ellos se puede ver una muestra de como podrían pertenecer a una misma parcela cada uno de ellos y la villa, prolongando la forma que esta toma hacia el área de estudio.

Por contra, en CityLife se observan dos tipologías diferenciadas, una a cada lado de la villa, haciendo analogía, la izquierda a la dispersión de edificaciones, y a la derecha la "aparente continuidad de esta", aprovechando así para diseñar bloques residenciales que tan solo observándolos podríamos aventurarnos a nombrar a quien lo firma.

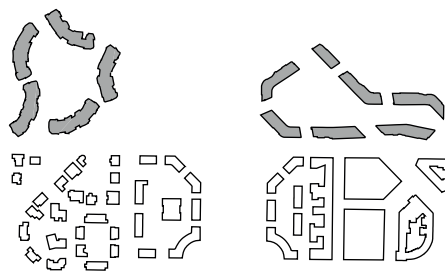


Figura 59: Edificios residenciales CityLife construidos. Elaborado por el autor.

No obstante, los finalmente construidos (hasta la fecha) son los presentes en la Figura 59, que recuerda más a una mezcla entre los de la propia CityLife y Risanamento. En este caso, tendrían más altura que los iniciales previstos, y muchas más que los planteado por Foster, Moneo y Gehry, desligándose del intento de sensibilidad con el que trataba de adentrar los volúmenes la zona.

Curiosamente y siguiendo con el ejemplo, el proyecto vencedor, CityLife, cambiará prácticamente entero a excepción de las tres torres, siendo los únicos remanentes del proyecto presentado,

pudiendo entenderse como “los tres arquitectos principales hechos forma”. Planteo aquí el debate de por qué son las únicas formas a mantenerse. Bien es cierto que son las cabezas visibles de este proyecto, y los demás, todos plantean torres, sin embargo, teniendo que abaratar costes se cambia el masterplan casi por completo, pero manteniendo las tres megaestructuras que se ven desde prácticamente cualquier azotea de la ciudad.

Es posible que firmar un rascacielos, cuanto más alto posible, en una ciudad es un caramelo que pocos rechazarían, más si cabe si al observarlo desde la calle casi cualquier transeunte sabría decir quien lo ha firmado.

Podríamos poner el ejemplo de César Pelli, quien poco años antes de CityLife erigió bajo el cielo de Milán el rascacielos más alto de Italia (ver Figuras 1 y 12), en una opción de similares características, como se ha comentado anteriormente, y parecidas igualmente a la ría de Bilbao, o la Cartuja de Sevilla.

En cualquier caso, volviendo al tema me surge la duda de si realmente la Fondazione Fiera buscaba simplemente un par de rascacielos para mostrar la suma modernidad del lugar, y que al final, en vez de modernidad muestran comercialidad en detrimento de las funciones vitales para la ciudad.

Ciertamente, podríamos pensar que Risanamento fue excesivamente ambicioso planteando la construcción de hasta 5 rascacielos (Figura 57, izquierda), siendo uno de ellos en caso de realizarse el más alto de la ciudad y por tanto del país, apenas unos años después que César Pelli hiciera lo propio en Porta Garibaldi.

No obstante, valorando la totalidad del proyecto, a juicio del autor, este resulta sumamente más interesante que la propuesta ganadora, dando mayor protagonismo a la vivienda colectiva, quedándose a la cota máxima de los edificios próximos, respetando la traza histórica del lugar pero desvinculándose de la racionalidad absoluta de esta, como durante años se pretendió hacer y no fue, manteniendo y renovando los edificios existentes, planteando un gran área verde central, y junto a la FieraMilano City elevarse en altura.

Habiendo visto la similitud en el planteamiento programático de ambas propuestas, podría afirmar que el jurado, si creía oportuno tomar a bien esta dirección, debería haber elegido este proyecto, al ser más redondo, limpio, uniforme, “sensible” con el entorno y todo ello con las características de la propuesta ganadora.

Así, me queda la duda de por qué se optó por la opción CityLife, con el pensamiento de si tendrá que ver o no tendrá relación la apuesta por la altura desmedida, siendo Risanamento el proyecto que más y mayor altura plantee, si tenemos en cuenta las torres de GreenWay como torres y no como rascacielos.

Sin embargo, falta aún una propuesta a analizar. La elección de tomar esta como la última, por detrás de CityLife, no es meramente por enumeración. De hecho, tendría más que ver con las dos primeras estudiadas, puesto que se ha hecho una diferenciación entre la ortogonalidad de las dos primeras y la ausencia de formas puras de las dos segundas.

La razón, por tanto, para dejar como última propuesta el proyecto de Pirelli Real Estate, dirigido en solitario por el estudio Renzo Piano Workshop es, y siempre a juicio del autor, la propuesta que debería haber resultado ganadora por las características que comienzo a enumerar para cerrar este capítulo.

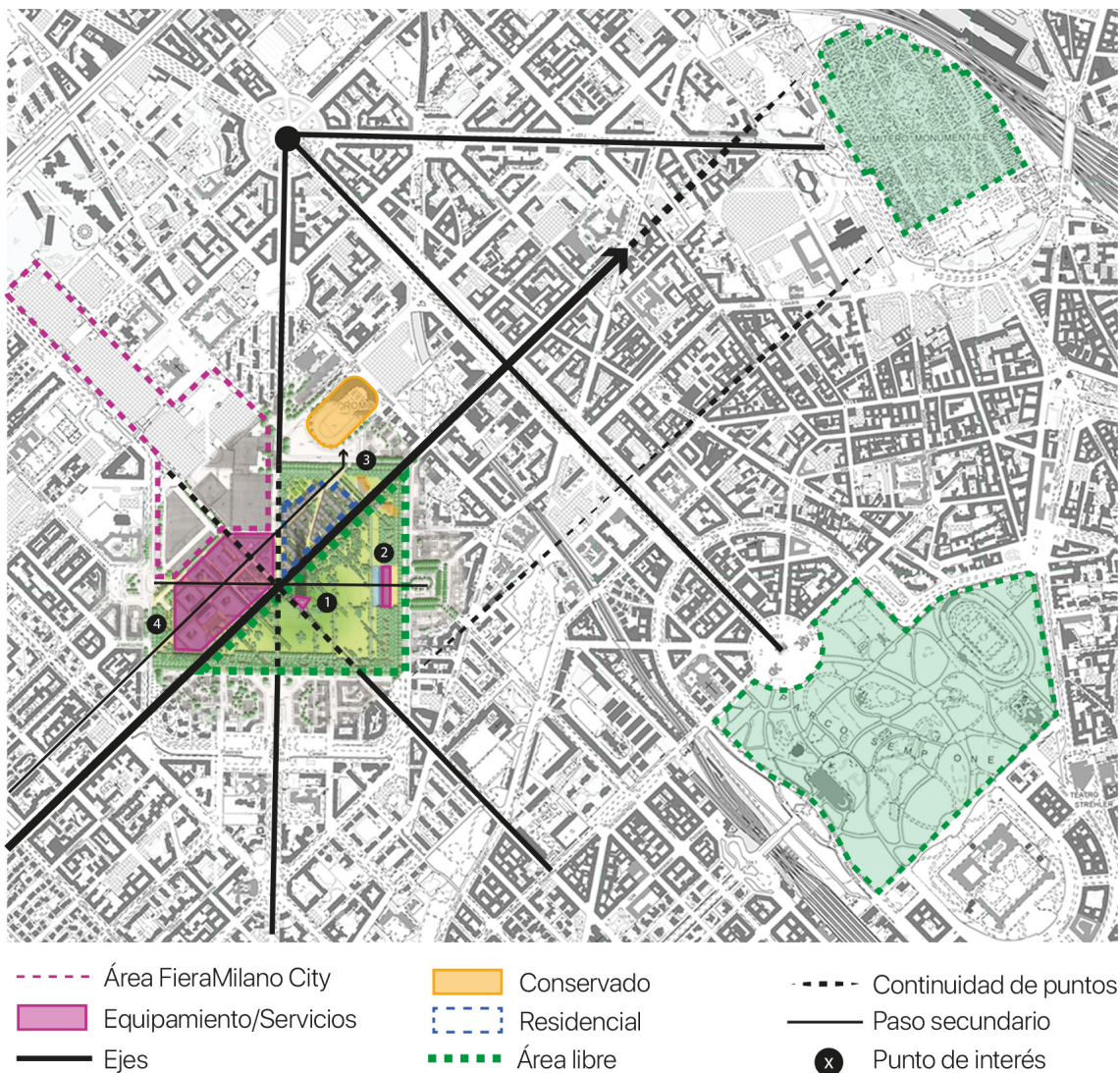


Figura 60: Esquema urbano de Proyecto Pirelli. Elaborado por el autor.

Renzo Piano, nacido en Génova, conoce bien la ciudad de Milán, pues fue alumno del Politecnico di Milano, al igual que el autor de este trabajo, una universidad en la que, como en muchas otras, los proyectos académicos se realizan en la propia ciudad, viendo las oportunidades y dificultades que esta presenta.

Así, presenta un proyecto caracterizado por un enfoque metodológico claro que muestra un diseño claro y reconocible, que apenas debe ser explicado para entenderse. Este se basa en cuatro elementos: la recuperación de la diagonal que se extiende entre Porta Domodossola y Piazza Amendola se utiliza como una divisoria entre las áreas edificadas y espacios verdes, el tejido compacto construido en la semi-plaza superior, el parque grande e imponente en la semi-plaza inferior, y finalmente la torre.

El trazado del terreno de todo el proyecto surge de la malla del tejido urbano circundante, proporcionando una claridad geométrica natural a toda la propuesta. Igualmente sería destacable la creación de ese gran parque, uno real, que completaría la simetría de predominancia del espacio libre entre el parque Sempione, el cementerio Monumentale, y ahora, el ámbito de estudio.

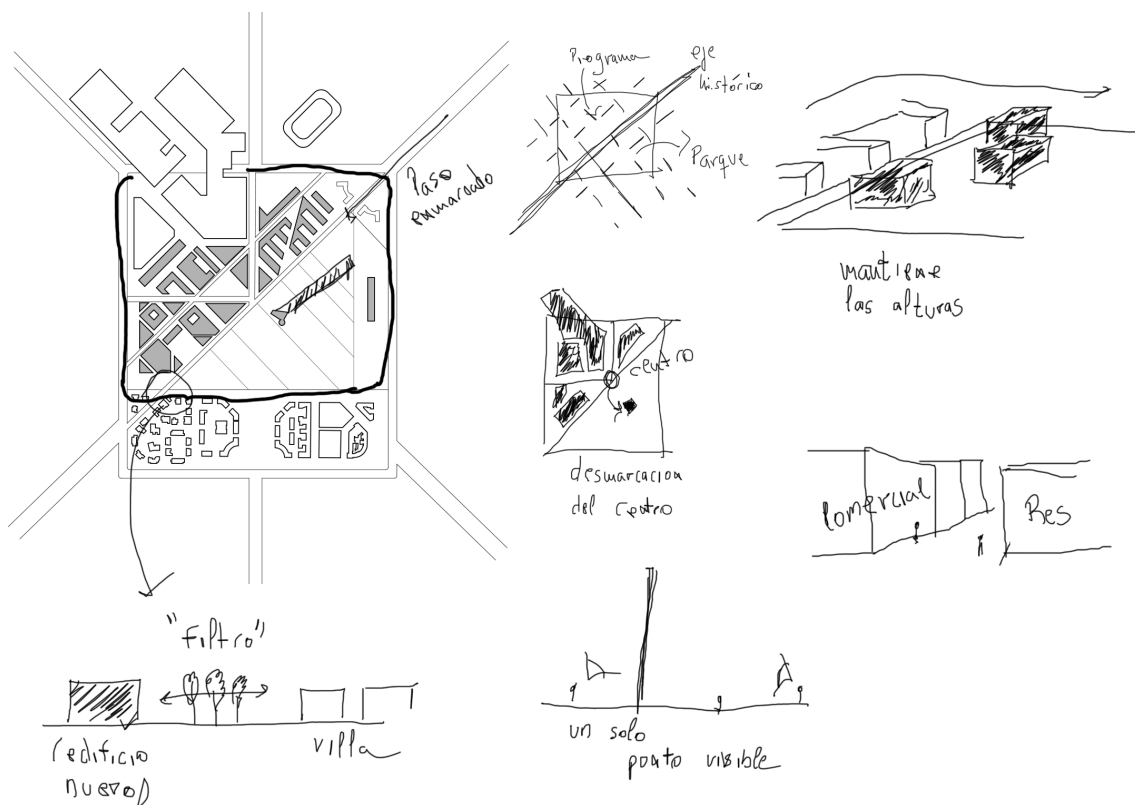


Figura 61: Esquemas de Proyecto Pirelli. Elaborado por el autor.

La rotundidad de las formas utilizadas lo hacen parecer duro y pesado, mientras que cruzando la diagonal, este se muestra completamente liviano. Es destacable el borde del área que contiene un refuerzo en la vegetación, haciendo casi de filtro natural entre la ciudad y el recinto, especialmente en la zona sur donde se encuentra la villa.

Esto se ve posibilitado ya que la altura de todo el conjunto apenas oscila entre pequeñas diferencias, dejando claramente visible desde cualquier punto la torre dispuesta, que en forma casi de no querer tanta importancia, algo complicado realmente de percibir, se desmarca del centro del proyecto integrándose en el parque como se muestra en los esquemas y en el la siguiente figura.

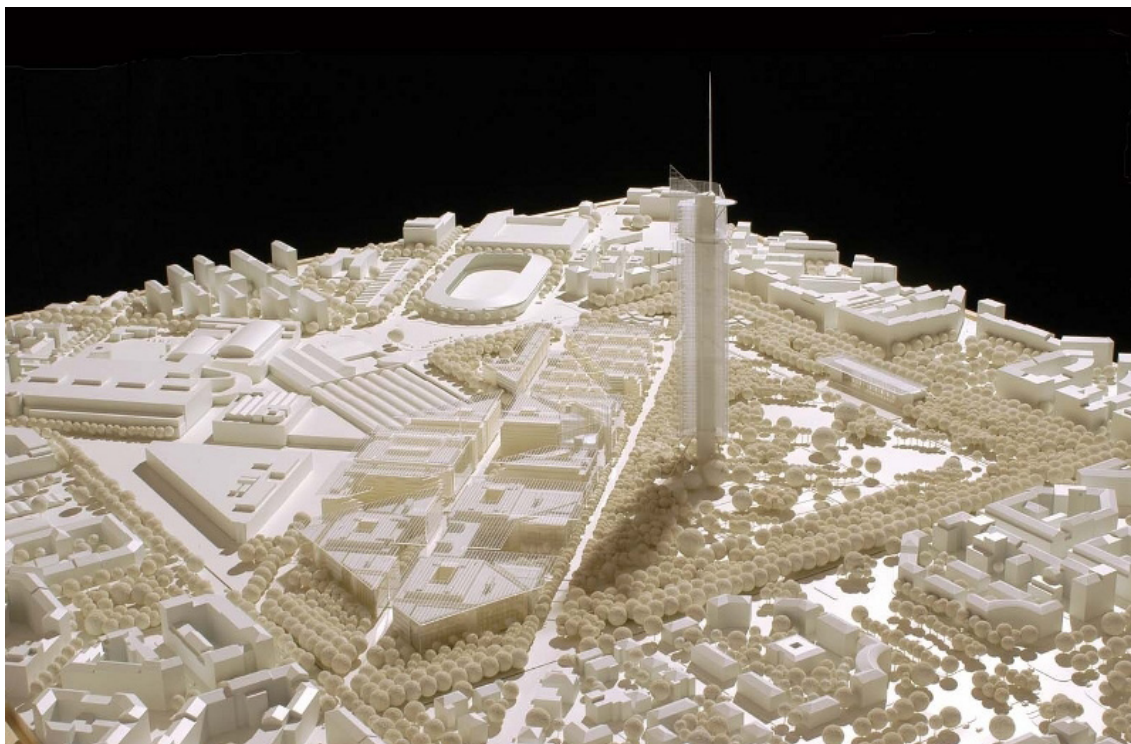


Figura 62: Maqueta de Proyecto Pirelli. Archivo de Ordine degli Architetti di Milano

Como se ha comentado antes, con tan solo ver la planta y la maqueta para comprender las alturas de las que dispone, uno entiende perfectamente la esencia del proyecto, haciendolo simple, que no sencillo, desarrollándose con suma elegancia acogiendo a los vestigios de las preexistencias históricas y a una idea de ciudad, en la que no se privatiza el espacio, residentes y trabajadores hacen uso de ellos en armonía, y la zona queda ampliamente oxigenada, realmente y no como gesto formal, con un gran parque.

Por todo ello, la considero la mejor propuesta para el área, y por ende, la que debiera haber sido ganadora y constuida, conteniendo menos dosis de espectacularidad de cara a la galería y mayor calidad y sensibilidad arquitectónica con la ciudad y con sus habitantes mediante el desarrollo de un proyecto de fuerte argumentación, y que poco deja a la imaginación.

No obstante, será CityLife la opción de las estudiadas que acabe realizándose, con sus múltiples cambios y variaciones hasta conformar el plan definitivo, y como tal deberá ser reflejado en este estudio para, con toda la información obtenida durante el desarrollo del presente trabajo, poder extraer la conclusiones oportunas.

4.5. CityLife, proyecto y realidad

Como suele ocurrir en este tipo de operaciones, de la primera propuesta hasta la última de sus modificaciones y su posterior construcción hay un amplio margen de diferencias. Este caso no será una excepción, debido a todos los componentes, especialmente urbanísticos y económico financieros que garantían el proceso de ejecución.



Figura 63: CityLife, propuesta original y masterplan real. Archivo de Ordine degli Architetti di Milano y CityLife.it

Observando la figura superior se ve claramente como los proyectos apenas recuerdan el uno al otro. Las razones, y los cambios graduales durante la elaboración del masterplan definitivo darían para realizar un trabajo alternativo, no obstante, es interesante comprobar los cambios entre la propuesta ganadora, y lo que hoy se está ejecutando.

Pese a que las imágenes hablan por sí solas, lo único que se mantiene desde el principio hasta el final, y como se ha comentado anteriormente, son las tres torres diseñadas, cada una, por Zaha Hadid, Daniel Libeskind y Arata Isozaki, o así su ubicación, que ahora se encuentran en el centro de la intervención.

El resto, cambia radicalmente: se mantiene la ubicación de los edificios residenciales, pero varía notablemente su forma, además de desaparecer el espacio residencial ubicado en el extremo superior derecho, junto a la diagonal principal por unas pistas de tenis.

Las demás edificaciones, incluso las que previamente había pertenecientes a la actual FieraMilano City, desaparecen, dejando esta última con una malla metálica en forma orgánica para dar la cara al conjunto.

Las zonas de espacio verde, si bien en el proyecto original ya parecían residuales, ubicándose entre edificios de formas exóticas, en vez de estos en ellas, queda aún más relegado a un lugar sin importancia, dispuesta alrededor de las torres, y haciendo de barrera con las formas residenciales, que por su tipología y altura, apenas nada tiene que ver con lo allí presente.



Figura 64: Residencias de Hadid y Libeskind, torres de Hadid e Isozaki. CityLife.it

De hecho, aunque al menos hacen de paso formal entre las residencias preexistentes y las tres torres, una en construcción, quedan reducidas a viviendas de lujo entre las que no se ve atisbo de vida, cerradas, como en un microuniverso formado por el propio proyecto, que se encuentra hermético en sí mismo.

Igualmente, las edificaciones planteadas para servicios culturales y servicios desaparecen, quedando una última, que además se esconde bajo el podio en el que se erigen los rascacielos con la función de centro comercial, algo poco novedoso, que solo empeora la situación, pudiendo haberse utilizado ese espacio para algo mejor.

En realidad, todo el conjunto, bajo la consideración del autor, podría haberse utilizado para edificar algo mejor, ejemplo de ello sería la propuesta mencionada de Renzo Piano, que sin saber como hubiera sido finalmente, se presentaba con una mayor elegancia en su disposición general, haciéndose notar por su peso siguiendo las tramas históricas en vez de por la excentricidad y caprichosidad de las formas presentes.

Considero difícil de defender esta propuesta, más aún existiendo una alternativa similar a ella, y más adecuada dentro de su concepción, basada puramente en la comercialidad de esta, sin tener en cuenta el bien común del propio recinto y de la ciudad en general.

Prueba de ello es la rotulación presente, y bien visible, en la cabezas de las torres, Generali Seguros sobre la de Zaha Hadid y Allianz Seguros sobre la de Arata Isozaki. Al final, es lo que se ve, por su envergadura es complicado no cercionarse de ello, casi quedando la arquitectura relegada al papel de pantalla para hacer publicidad.



Figura 65: Render del conjunto. Archivo de Studio Libeskind

Así queda el conjunto a merced de tres rascacielos de formas ampliamente distintas, como en un catálogo, vertical y esbelta, otra vertical y curva, y una última curva en su verticalidad, nombrado por las instituciones públicas como la modernidad y el desarrollo.

Sin embargo, es un espacio que sale completamente de la escala, en el que uno se encuentra perdido, ausente de vida humana más allá del centro comercial, de hecho, haciendo el ejercicio de buscar imágenes del conjunto, apenas aparecen personas en las fotografías sin parecer que están allí por ello, y eso es sin duda, una mala noticia para el proyecto, pero peor para la ciudad, que de seguir en la misma línea con las grandes operaciones venideras, verá comprometido su futuro.

Dicho lo cual, habiendo realizado un estudio del marco general en el que se desenvuelven este tipo de transformaciones urbanas en Milán, así como un análisis del ámbito de estudio desde su creación allá en 1900, hasta el día de hoy con las variantes que podría haberse dado en forma de proyectos distintos, y repasar su actualidad, es el momento de sacar las conclusiones que se obtienen de todo ello, bajo la percepción del autor, y así finalizar el trabajo.

5. CONCLUSIONES

Volviendo al principio de este trabajo, cuando se definían los objetivos a alcanzar, aparecía como meta principal conseguir formar una visión crítica respecto a los procesos de transformación urbana que surgen en Milán mediante el acercamiento a un caso concreto.

Ahora sería interesante tomar distancia y comprobar qué es lo que ocurrirá en un futuro en la ciudad, pues considero que actualmente es realmente complicado averiguar la línea en la que se dirigirán las futuras transformaciones y con ello, la evolución de esta.

Sin embargo, sucederán y ya suceden operaciones que están modificando, a mi forma de entender, de forma agresiva la percepción de los espacios urbanos.

De hecho, como se veía en la primera parte del estudio, el caso de CityLife es solo uno de los ejemplos, aunque si bien podría ser tomado como ejemplo de un negativofuturo para la ciudad.

Como hemos podido comprobar, la diferencia entre la propuesta ganadora del concurso y la actual CityLife, difiere de sobremanera. Debemos ser conscientes de que es difícil averiguar que resultado terminará construido a partir de las propuestas iniciales.

En ellas, se muestran intenciones de mejorar el lugar, haciéndolo sensible a los espacios libres, la vegetación, los servicios para el ciudadano y sus viviendas. Sin embargo, a la hora de llevarlo a la práctica, estas quedan desfasadas dejando como resultado final algo peor incluso que las imágenes iniciales.

Para ello, si la formula CityLife es la línea con la que construir el futuro de la ciudad, las perspectivas se antojan poco halagüeñas, ya que el futuro de la ciudad estaría completamente privatizado, a merced de grandes inversores, inmobiliarias, bancos y demás agentes que consiguen realizar sus proyectos destacando en sobremanera, y pocas veces positivamente, en el la forma urbana de Milán.

Por contra, las necesidades de los ciudadanos, sus demandas y deseos quedan no en un segundo, sino en un tercer plano, siendo realmente peligroso, ya que estas operaciones se ejecutan y gestionan gracias al interés de grandes grupos financieros que no tienen la menor preocupación por el bien común y el correcto desarrollo y funcionamiento de la ciudad.

igualmente como se ha podido comprobar, las operaciones de transformación y activación urbana quedan supeditadas a un recinto que maneja sus propias reglas, como un ente aparte y apartado de la ciudad en las que no se ven comprometidas a mantener y respetar la integridad: de su desarrollo dejando resultados poco satisfactorios y pocas garantías de mejora.

Así, se cumple el riesgo que predomina en este tipo de operaciones y la ciudad salpicada de enormes y millonarios proyectos, que se disponen sin coherencia, sin servicios y espacios públicos reales para el disfrute de los habitantes, como capricho de grandes empresas y apoyado por las administraciones públicas.

Estas muestran un fatal de interés en la correcta realización de estos procesos, y por ende, no corresponden a la mejora de los problemas de la ciudad como podrían ser la ocupación salvaje del suelo, el coste astronómico de la vivienda, la seguridad el tráfico o la contaminación.

Así, y para concluir, entendemos el caso de CityLife como un ejemplo más dentro del espectro de operaciones sobredimensionadas e individualizadas de la ciudad, operaciones comerciales que no entienden de unidad y cohesión de la misma para con sus habitantes y visitantes, y que apenas son garantes de su propia propuesta, dejando un futuro incierto sobre la mesa más próxima a la acumulación de enormes proyectos dispersos, herméticos y cerrados, que como opción de progreso y buen hacer en Milán.

6. BIBLIOGRAFÍA y ANEXOS

Libros, artículos académicos, tesis y "papers":

- AAVV, La Milano del Piano Beruto (1884-1889), Società, urbanistica e architettura nella seconda metà dell'Ottocento, Edizioni Angelo Guerini e Associati, Milano 1992.
- Andreola, F. (2011), Cityli(f)e, Tesi di Laurea Magistrale. Politecnico di Milano, relatore: Biraghi, Marco Stefano, 2009/2010.
- Bellini, Mario, and Magnano Lampugnani, Vittorio. (1989) Milano : Architetture Per La Città : 1980-1990.Domus. Milano, Italia.
- Balducci, A., Checchi, D. (2009). Happiness and Quality of City Life: The Case of Milan, the Richest Italian City. International Planning Studies, 14(1), 25-64.
- Bottini, F., Gibelli, M.C. (2012), Milan: the difficult legacy of twenty years of deregulation in planning. Urban, N°. 3, 2012, 31-43. Madrid, Spain
- Brunet, R., RECLUS (1989). Les Villes "européennes": rapport pour la DATAR, Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale. Montpellier, France.
- DeBellis, Y. Laforteza, R. Sabesi, G. Spanò, M. (2015). Case Study City Portrait; part of a GREEN SURGE study on urban green infrastructure planning and governance in 20 European cities. GREEN SURGE, 215-216.
- Ente Autonomo Fiera Internazionale di Milano (2003). Procedura Negoziata Privata per la cessione di parte dell'area del quartiere storico di Fiera Milano con l'obbligo di realizzare il progetto di riqualificazione proposto dall'acquirente. Condizioni generali per la prequalifica, Milano, Italia.
- Foot, J. (2001). Milan Since the Miracle: City. Culture and Identity (1st Ed.) Berg Publishers. Oxford, England.
- Gabellini P., Bonfantini B., Paoluzzi G., (2007). Piani urbanistici in Italia. Catalogo e documenti dell'Archivio RAPu, Maggioli, Rimini, Italia.
- Heidenreich M (1998) The changing system of European cities and regions. European 18 Planning Studies 6: 315-332.
- Hospers, G. (2002). Beyond the Blue Banana? Structural Change in Europe's Geo-Economy. 42nd EUROPEAN CONGRESS of the Regional Science Association Young Scientist Session - Submission for EPAINOS Award August 27-31, 2002 - Dortmund, Germany
- Memo F. (2009), La rigenerazione urbana di Milano: caratteristiche, attori e impatti dei grandi progetti di sviluppo immobiliare. Facoltà di Sociologia - Decennale dell'Università di Milano Bicocca 1998-2008.

- Mondari, B. (2005). Milano, nodo della rete globale. Un itinerario di analisi e proposte (Ed. rev.): Sintesi. Milano, Italia.
- Mocarrelli, L., Colombo, E., & Stanca, L. (2003). Il ruolo della Fiera di Milano nell'economia italiana. Milano : Franco Angeli.
- Oliva, F. (2000). Nuevos enfoques de la planificación urbana en Italia. Urban, Nº. 4, 2002, 38-66. Madrid, España.

Archivo electrónico:

- | | |
|--------------------------------------|--|
| - Archivio Beni Culturali d'Italia | www.beniculturalionline.it |
| - Archivio Fiera Milano | www.fieramilano.it |
| - Archivio Storico Fondazione Fiera | www.archiviostorico.fondazionefiera.it |
| - Cartografie Storiche di Milano | www.geoportale.comune.milano.i |
| - City Life Milano | www.city-life.it |
| - Civico Archivio Fotografico Milano | www.fotografieincomune.comune.milano.it |
| - Comune di Milano | www.comune.milano.it |
| - Grafiche In Comune | www.graficheincomune.comune.milano.it |
| - Lombardia Beni Culturali | www.lombardiabeniculturali.it |
| - Ordine degli Architetti di Milano | www.ordinearchitetti.mi.it |
| - Scali Milano | www.scalimilano.vision/ |
| - Storia di Milano | www.storiadimilano.it/ |
| - PoliTesi | www.politesi.polimi.it |
| - Wikipedia | www.it.wikipedia.org |

Lista de figuras:

- Figura 1: Fotografía del skyline de Milán desde la cubierta de la catedral. Tomada por el autor
- Figura 2: Situación en Europa e Italia. Realizado por el autor
- Figura 3: Lombardía. Realizado por el autor
- Figura 4: Lombardía en 1971. Imagen satélite. Fuente: Balducci, A., Checchi, D., 2009
- Figura 5: Lombardía en 2001. Imagen satélite. Fuente: Balducci, A., Checchi, D., 2009
- Figura 6: Crecimiento urbano e interurbano en año 1950. Elaborado por autor.
- Figura 7: Crecimiento urbano e interurbano en año 2000. Elaborado por autor.
- Figura 8: Zonas industriales abandonadas (1990). Elaborado por autor.
- Figuras 9: Ciudad consolidada existente y crecimiento. Tomado de Guanning, Z. (2016)

- Figura 10: Áreas de transformación dispuestas en el PRG. Tomado de Guanning, Z. (2016)
- Figura 11: Paisaje de grandes megra-proyectos. Elaborado por el autor
- Figura 12: Porta Nuova-Garibaldi desde Cimiterio Monumentale. Tomada por el autor
- Figura 13: Reconstrucción de la ciudad s. III y IV d.C . Fuente: Civiche raccolte archeologiche di Milano
- Figura 14: Milán romana sobre la ciudad actual. Elaborado por el autor
- Figura 15: Cartografía de Milán bajo el asedio de Federico I . Civiche raccolte archeologiche di Milano
- Figura 16: Castello Sforzesco. Tomada por el autor
- Figura 17: Duomo. Tomada por el autor
- Figura 18: Milán en 1573, durante el gobierno de Felipe II. Civiche raccolte archeologiche di Milano
- Figura 19: Milán en 1629, Fuente: Civica Raccolta delle Stampe Achille Bertarelli
- Figura 20: Milán en 1876, Fuente: Civica Raccolta delle Stampe Achille Bertarelli
- Figura 21: Murallas históricas y puertas sobre plano actual. Elaborado por el autor
- Figura 22: Área Citylife 1888-2012. Planimetría de Comune di Milano Web. Elaborado por el autor.
- Figura 23: Fotomontaje Milán 1888 - PGT 1889. Planimetría de C. di Milano. Elaborado por el autor.
- Figura 24: Fotomontaje Milán 1888 - PGT 1889. Zona este. Elaborado por el autor.
- Figura 25: Fotomontaje Milán 1888 - PGT 1889. Zona este. Elaborado por el autor.
- Figura 26: Esquema de implantación del área de estudio. Elaborado por el autor.
- Figura 27: Esquema de implantación según la trama circundante. Elaborado por el autor.
- Figura 28: Nueva Piazza d'Armi. Archivi storici Lombardia Beni Culturali
- Figura 29: Cartel Exposición Universal 1906. Archivo de MuseoMilano
- Figura 30: Vista Exposición Universal 1906. Archivo de Il Giornale
- Figura 31: Análisis Expo 1906_Trama urbana. Elaborado por el autor.
- Figura 32: Esquema planta Expo 1906. Elaborado por el autor.
- Figura 33: Cartel Fiera Campionaria 1920. Archivo de FieraMilano.
- Figura 34: Esquema Plaza de Armas_Milán 1912. Elaborado por el autor.
- Figura 35: Esquemas Plaza de Armas 1912. Elaborado por el autor.
- Figura 36: Palazzo dello Sport (izq.) y Palazine degli Orafi (der.) . Archivo de Fondazione FieraMilano.
- Figura 37: Zona FieraMilano en 1925. Cartografía de Vallardi.
- Figura 38: Fiera Campionaria en 1926. Elaborado por el autor, archivo de Fondazione FieraMilano.
- Figura 39: Fiera Campionaria en 1923, 1925 y 1930. Elaborado por el autor.
- Figura 40: Esquema Fiera en 1946 de posguerra. Elaborado por el autor.
- Figura 41: Imagen Fiera en 1946 de posguerra. Archivo de Fondazione FieraMilano.
- Figura 42: Fiera según PRG y proyecto de De Finetti. Extraído de Andreola, F, 2011.
- Figura 43: Fiera Campionaria en 1947, 1953 y 1959. Elaborado por el autor.
- Figura 44: Esquema Fiera en 1965. Elaborado por el autor.
- Figura 45: Fiera Campionaria en 1977 y 1983. Elaborado por el autor.
- Figura 46: Área Fiera y Nueva Fiera. Elaborado por el autor.
- Figura 47: Esquema de superposición de volúmenes. Elaborado por el autor.
- Figura 48: Esquema área de intervención en 2004. Elaborado por el autor.
- Figura 49: Propuestas a Concurso. Elaborado por el autor. Masterplan de Ordine degli Architetti.
- Figura 50: Rascacielos de Milán. Elaborado por el autor. Fuente: Wikipedia
- Figura 51: Análisis urbano de propuesta AIG. Elaborado por el autor.
- Figura 52: Esquema formal de proyecto AIG. Elaborado por el autor.
- Figura 53: Esquema de proyecto GreenWay. Elaborado por el autor.
- Figura 54: Imágenes de proyecto GreenWay. Archivo de Ordine degli Architetti di Milano
- Figura 55: Esquema de proyectos Risanamento y CityLife. Elaborado por el autor.

- Figura 56: Superposición de esquema de proyectos Risanamento y CityLife. Elaborado por el autor.
- Figura 57: Risanamento (iq.) y CityLife (der.). Archivo de Architettura Reciente y Ordine degli Architetti di Milano
- Figura 58: Edificios residenciales de Risanamento (izq.) y CityLife (der.). Elaborado por el autor.
- Figura 59: Edificios residenciales CityLife constuidos. Elaborado por el autor.
- Figura 60: Esquema urbano de Proyecto Pirelli. Elaborado por el autor.
- Figura 61: Esquemas de Proyecto Pirelli. Elaborado por el autor.
- Figura 62: Maqueta de Proyecto Pirelli. Archivo de Ordine degli Architetti di Milano.
- Figura 63: CityLife, propuesta orginial y masterplan real. Archivo de Ordine degli Architetti di Milano y CityLife.it
- Figura 64: Residencias de Hadid y Libeskind, torres de Hadid e Isozaki. CityLife.it
- Figura 65: Render del conjunto. Archivo de Studio Libeskind

